

مجلة اقتصادية دورية دولية شاملة  
تصدر من لندن شهريا  
ويوزع في جميع انحاء العالم

## Port Said Tunnel ▶

زياد بهاء الدين لإنترناشيونال

ملفات وخبراء... خصخصة الموانئ المصرية بين التأييد والتأييد

أوراق استراتيجية... دروس مستفادة من الحرب الإسرائيلية - اللبنانية في المجال البحري

يونيو - أغسطس ٢٠٠٦

الهجرة الغير شرعية... إلى أين؟

الأهمية الاقتصادية لميناء شرق بورسعيد

الاستثمار في مصر الجروسة الأصل والصورة



# ميران للخطوط الجوية

مع الجدول الشتوى الجديد  
اعتبارا من نوفمبر القادم

## ميونخ

رحلات اسبوعيا

ايام ( الثلاثاء - الجمعة - السبت - الاحد )  
حاليا... رحلتان اسبوعيا الى ميونخ

بالاضافة الى رحلتنا المنتظمة

القاهرة / فرانكفورت يومــــــيا  
الخرقة / فرانكفورت كل يوم سبت  
القاهرة / دوسلدورف الجمعة و السبت  
القاهرة / براين الثلاثاء و السبت

لمزيد من المعلومات مصر للطيران

٩٠٠٧٠٠٠٠ سعر الدقيقة ( ٥٠ قرشا )

١٧١٧ سعر الدقيقة (جنية واحد )

او وكيلك السياحي

مصر للطيران

EGYPTAIR

www.egyptair.com



# ولنا كلمة

بقلم مستشار التحرير

## البرنامج النووي السلمي المصري



إن البرنامج النووي السلمي المصري له تاريخ طويل يعود لعام 1955. عندما أنشأت

لقد طاب الرئيس محمد حسني مبارك في ختام المؤتمر الرابع للحزب الوطني البدء في وضع إستراتيجية جديدة متكاملة الطاقة النووية لإستخدامها في الأغراض السلمية، وإذا أصدر الدكتور حينئذ يونس وزير الكهرباء والطاقة تعليمات بضرورة الإستمرار في إستكمال الدراسات وتحديثها دورياً أولاً بأول، وإعداد التقارير الشهرية وتدريبها ليكونوا على دراية بالتطورات الحديثة في مجال التقنيات النووية. إلا أن مصر لديها أكثر من توقع مناسب لإقامة المفاعلات النووية، وقد جاء في تقرير الوكالة الدولية للأتوماء الفرنسية أنه بالرغم من تصاعد حجم الخطر النووي الإسرائيلي والقلق الدولي بالنسبة لبرنامج إيران النووي، وتخطيط تركيا لبناء ثلاث محطات للطاقة النووية بحلول عام 2012 فإن الأمر المقلق هو دخول مصر السباق النووي واستئصال الأبحاث النووية المصرية بشغافيتها وعلاقتها كاملة مع الإئتزازات السياسية الدولية وقواتها، بجانب الإستعداد بكل قوة للصعوبات السياسية المتوقعة، وتبوية الرأي العام المصري بتعطيلات الخوف في معترك الطاقة النووية السلمية وخاصة الاحتياجات الفعالية لهذا المشروع خلال السنوات العشرين المقبلة، وبإطار القانون الدولي الذي يمنح مصر الحق في الحصول على الطاقة النووية السلمية بالتعاون مع القوى الكبرى وحسب بروتوكولات التفتيش والتطبيق التي تقوم بتطبيقها الوكالة الدولية للطاقة الذرية خاصة وأن من أهم الأسباب الدافعة لإستخدام الطاقة النووية إرتفاع تكاليف الطاقة الناتجة عن النفط الذي أصبح لا يكفي إلا لسنوات معدودة، هذا بجانب أن المحطات النووية من الأجيال الحديثة يتغير بها عنصر الأمان وزيادة العمر الإقتصادي لها الذي وصل إلى 60 عاماً بعدما كان 30 / 40 عاماً فقط.

ومن أولى خطوات البدء في تنفيذ مشروع استخدام الطاقة النووية في مصر الإلتزام الأول الذي مقدته المجلس الأعلى للطاقة برئاسة الدكتور أحمد نليف رئيس مجلس الوزراء حيث تقرر تشكيل مجموعة وزارية مصغرة تضم 5 وزراء مهمتها القيام بوضع محددات سريعة لكيفية التحرك نحو البديل النووي مع تصوراتها حول هذا المشروع، والبدء فوراً في دراسة هذا البديل نظراً لقرارات الحاجة إليه في مصر بعدما أصبح معدل الإستهلاك يطق معدل النمو. وقد عرض أحمد يونس وزير الكهرباء في الإفتتاحية تقريراً أوضح فيه أن معدل نمو أفضل الدول المتقدمة لا من حيث إستغلال الكهرباء، وأن هناك حاجة لإتخاذية الجدية إلى البدائل غير التقليدية مثل الطاقة النووية نظراً لتوافر عنصر الأمان بها، واستعرض الإجتماع تقريراً من وزير البترول أشار فيه إلى أن السوق المصرية استهلكت ما قيمته 20 مليار دولار بالأسعار العالمية في العام 2006 / 2005 مع الغاز والبتروكيماويات، كما أن نسبة النمو في قطاع الغاز زادت بنسبة 50% ليصل إحتياج مصر من الغاز إلى 67 تريليون متر مكعب، وأن هذا الإحتياج يكتفي لمدة 35 عاماً. وقد حدد رئيس الوزراء خلال الإجتماع وظيفة المجلس الأعلى للطاقة التي تتمحور في وضع سياسات الطاقة في مصر والنظر في أسلوب تنفيذها ومتابعتها دورياً ومساعدة الجانب التنفيذي.

\*\*\*\*\*

لأن الأمر يقتضي استخدام السلي للطاقة النووية فلابد من دراسة كل خطوة جيداً خاصة وأن مصر لديها الخبرات والكوادر المؤهلة التي تمكنها من تنفيذ هذا المشروع وتوفير ضمانات الأمان له، كما أنه من الواجب على العلماء المصريين المهنيين في الخارج والمتخصصين في مجال الطاقة النووية العودة إلى وطنهم للأشتراك في تنفيذ هذا المشروع الحيوي، والعمل بجانب الخبرات الأجنبية مع الأجهزة الحكومية المعنية لأن شأنا في النهاية هو وحده الذي سيشفل المحطات ويقوم بأعمال الصيانة لها.

عاصم السيد أحمد



### مجلة الاقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

AS&A Publishing Limited

Registration No. 04761267

Camden Road, Camden Town

London NW1 9DR DX:

57074 Camden town

مستشار التحرير

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

سيد عبد المنعم هيد

المستشار القانوني

المستشار محمد محمود بدر

الحامي بالنقض

مشرقة التحرير

عبد السلام السيد أحمد

مدبر التحرير

نشأته الديعية

المكاتب والمراسلون

جمهورية مصر العربية

القاهرة +2-0122586455 Tel.

إسكندرية +2-03-4275117 Telefax.

العنوان: 51 ش فيكتوريا عمانويل - سوحة

الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية

E-mail: international\_p\_e\_m@yahoo.co.uk

أسرة التحرير

\* ريان أحمد بدوي 0123184320 (+2)

\* سهير خميس 0129328936 (+2)

\* شرين جلال 0106929403 (+2)

\* صفاء القلاوي 0103954631 (+2)

\* عبد الرحيم مصطفى 0124614924 (+2)

\* ميلاء محمود 0122833584 (+2)

\* ياسمين عبد المجيد 0129077337 (+2)

سوريا

\* ريان رامي تصوف

محمول 0096394231001

0096394239440

0096343714536 فاكس

\* السعودية - جدة

تليفون: (985985) - (2) - (+966)

فاكس: (9859459) - (2) - (+966)

كندا

\* شريفة صلاح مختار

تليفون: +1-4167250912





**MINISTRY OF INVESTMENT  
HOLDING COMPANY FOR MARITIME  
AND LAND TRANSPORT**



PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives

Render best services and facilities to container vessels.

Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.

Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology

Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2004/2005.

**CONTAINER HANDLING ACTIVITY**

- **Terminal area:** 435000m<sup>2</sup>
- **Planned annual capacity:** 700,000 TEU.
- **Equipment:** 7 Gantry Cranes.  
2 Mobile Cranes.  
6 Transtainer (RTG).  
34 Reach Stacker.  
47 Tractors & Semi-trailers

**Inland terminal area:** 50000m<sup>2</sup>

**Terminal capacity:** 6000 TEU

**LCL store** 2000m<sup>2</sup>

**CARGO HANDLING ACTIVITY**

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .

WEB: [www.pscchc.com](http://www.pscchc.com) E-MAIL: [info@pscchc.com](mailto:info@pscchc.com)

Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority

Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax : 002 066 3339347 /

002 066 3220419 P.O.Box : 1239

**PORT SAID CONTAINER & CARGO HANDLING COMPANY**







# Daring to be different



**HOT LINE 19673 (19 MSE )**

Head Office: 55 Sultan Hussein St.

Tel: +203 4855001 (9 Lines) Fax: +203 4855002





# Royal Logistics

## رويال للخدمات اللوجستية



رائدة في النقل الدولي واللوجستيات  
LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS



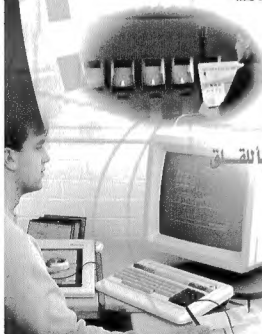
عزيزي المستورع ... عزيزي المصدر  
إذا كنت تفكر في أفضل الطرق التي تنجز بها أعمالك مع العالم الخارجي  
... من فضلك توقف فوراً عن التفكير

... فخرنا الشحن الدولي يتحدثون

### رويال للخدمات اللوجستية ولدت عملاقة وبدأت من حيث انتهى الآخرون (التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص ومدرب في جميع أنشطة الشحن الدولي وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تغطي جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولي من وإلى أي مكان في العالم بحراً وجواً
- المشروعات - الأمتعة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البري من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخليص الجمركي من وإلى جميع الموانئ المصرية (بحري وجوي)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الفحص المسبق عن السلع الصناعية

معنا ... وداعاً للتأخير ... وداعاً للقلق



مكتب القاهرة: ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر  
ت: ٤١٩٩٤٤ - ٤١٨٤٤٣ - ٤١٨٤٣٢ - ٢٠٢ - ٤١٨٤٣١ - ٤١٨٤٣٠  
مكتب الاسكندرية: ١٠ ش المتحف الروماني - الماسة - الدور الثاني  
ت: ٤٢٨٨٥٠٢ - ٤٢٨٨٥٠١ - ٢٠٢ - ٤٢٨٨٤٩٩ - ٢٠٢ - ٤٢٨٨٤٩٨  
مكتب ميناء السخنة: العين السخنة - السويس  
ت: ٢٧١٠٠٠ - ٢٧١٠٠٠ - ٢٠٢ - ٢٧١٠٠٠ - ٢٧١٠٠٠  
مكتب بورسعيد: ٢١ ش الجبرتي - بورسعيد - مصر  
ت: ٢٢٥٢٩٤٠ - ٢٢٥٢٩٤١ - ٢٠٢ - ٢٢٥٢٩٤١ - ٢٢٥٢٩٤٢  
مكتب مطار القاهرة: مطار القاهرة الدولي - مركز التصدير الدولي - مكتب رقم ٢٠٤  
ت: ٢٢٧١٤٦٨ - ٢٢٧١٤٦٩ - ٢٠٢ - ٢٢٧١٤٦٩ - ٢٢٧١٤٦٩ - ٢٠٢ - ٢٢٧١٤٦٩



بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية  
خلال أغسطس 2006

[illegible]

وهذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية  
خلال أغسطس 2006

[illegible]

هذه السمات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانئ الجمهورية  
خلال أغسطس 2006

[illegible]

وزارة النقل  
قطاع النقل البحري  
بنك معلومات النقل البحري المصري  
٤ شارع البطالسة - الإسكندرية

ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر: الليبكات: هيئة ميناء الإسكندرية - إدارة الإحصاء بوزارة التوالت



• يجتمع يوم 2 نوفمبر الجارى بالقاهرة مجلس الأعمال المصرى / الكورى الذى يشارك فيه المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة والسفير الكورى فى القاهرة، ويحضر الاجتماع رؤساء وسلاسل 26 شركة كورى كبرى تعمل فى مختلف القطاعات الاقتصادية والصناعية.

• إنعام بمدينة ألدنبرج الألمانية معروض الدورة الثانية والثلاثين لكتب الأطفال في الفترة من 4 إلى 13 نوفمبر الجاري تحت رعاية السيدة سوزان مبارك وذلك تقديراً لدورها في مجال تعليم الأطفال والشباب ومحو الأمية والتفاهة عن حقبة هذه الفترة.

يُعقد يوم 3 نوفمبر الجاري بالعين مؤتمر وزراء خارجية الدول المشاركة في أعمال القمة الصينية الأفريقية المزمع عقدها يومي 4 و 5 من نفس الشهر، ويشترك في القمة أكثر من 35 من رؤساء دول القارة الأفريقية.

تقرر إقامة الدورة السابعة للمعرض التجاري العربي الأفريقي في الفترة من 4 إلى 13 نوفمبر الجاري بالقاهرة حيث تعرض كبرى الشركات المصرية أرقى وأجود وأحدث ما وصلت إليه الصناعة المصرية من تقنيات.

تعد ندوة في دبي يومي 8 و 9 نوفمبر الجاري لمناقشة تفعيل اليمن للإتعاك في الاقتصاد الخليجي بمشاركة مسئولين وخبراء من الجانبين، وذلك إستكمالاً للندوة التي عقدت بمدينة جدة أخيراً.

• يقابل الرئيس محمد حسني مبارك - في الاجتماع المشترك لمجلس الشعب والشورى - خطاباً سياسياً هاماً يوم 11 نوفمبر الجاري وذلك بمناسبة افتتاح الدورة البرلمانية الجديدة. يتتبع هذا الخطاب العمل الوطني في المرحلة المقبلة واستكمال مسيرة الإصلاح.

نطاق المشاركة الشعبية والحزبية في دفع عجلة التنمية.

نوفمبر الجاري حيث تتم مناقشة جميع أوجه التعاون بين البلدين وسبل تطويرها.

\* تقرر عقد الاجتماع الرابع لمجموعة العدل المالي للشرق الأوسط وشمال أفريقيا والمالان في دولة الإمارات العربية المتحدة بمدينة العين في الفترة من 13 إلى 15

لوفمبر الجاري حيث سيتم مناقشة عدد من القضايا المهمة المتعلقة بمجال مكافحة جرائم فساد الأموال وتمويل الإرهاب.

خلال زيارته لمباحثات مهمة مع الرئيس مبارك، وسيجري الرئيس السنغالي  
الاجتماعات مع الرئيس مبارك لتناول القضايا الدولية والإقليمية ذات  
الاهتمام المشترك.

\* تنظم وزارة البيئة لشئون البيئة بالتعاون مع الاتحاد الأوروبي الاجتماع الوزاري الأوروبي منسقى الثالث للبيئة المقرر عقده بالقاهرة يوم 20 نوفمبر الجارى، وذلك بهدف تنظيم منطقة البحر المتوسط من مصبات الأنهار الأساسية.

\* تجرى الانتخابات البلدية والناحية الجديدة بالبحرين في 25 نوفمبر الجاري ، كما ستجرى الانتخابات للبحرين في الخارج بالسفارات والقنصليات والبعثات الدبلوماسية الجديدة يوم 21 نوفمبر الجاري.

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر  
ذو شهر أغسطس 2006

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر  
خلال شهر أغسطس 2006

البيان	الإصدار	المدة المالية	رقم الحساب	الحساب	مطابق	عدد الأوراق المالية	السعر	الأجمالي
وصول	0	22156	60590	7551	23108	4274	0	117619
مخالفة	0	38677	88127	7531	30680	2614	12859	180528
الإجمالي	0	60813	148677	15082	53788	6888	12859	298147

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً لأنواع الرئيسية للسفن

خلال أغسطس 2006

[illegible]

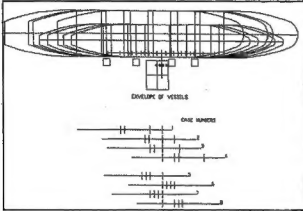
هذه السمات غير نهائية وقابلة للتعديل



# العناصر الأساسية للتخطيط الفعال لأرصفة تداول الأجيال الحديثة لتناقلات الغاز المسال

## Main Items of Efficient Planning for Modern LNG Handling Berths

م. محمد رمزي عوض "مهندس شاطئ وموانئ"



شكل (1) اللطف التصميمي لسفن التصميمية ذات الأبعاد القصوى والتي مع الأخذ في الاعتبار ترحيل المليونارد التقنية وإزاحة الرسو.

تعتبر عملية تخطيط أرصفة المناولة المتكاملة للتناقلات "Liquefied Natural Gas" (LNG) و "Gas" وخاصة التناقلات ذات الأبعاد الكبيرة للأجيال الحديثة منها (Supertankers)، من الأعمال الدقيقة والتي تحتاج إلى خبرة هندسية كبيرة في هذا المجال. وتشمل عملية التخطيط مجموعة من الأجزاء الأساسية، وهي: دولفينات الرسو (Berthing Dolphins)، شاملة الأبعاد الأساسية، ومنسوب قمة السطح، واختيار المواقع المناسبة ودولفينات الرباط (Mooring Dolphins)، واختيار المواقع المناسبة وسقالة الرسو (Berthing Platform)، وأخيرا الإختيار المناسب لقنادر الحماية (الحاميات - Fenders) تبعاً لمطابقة المتوقعة (Berthing Impact Energy) من التناقلات التصميمية ذات الأبعاد القصوى المنتظر رسوها بالمحطة. وتجري عملية التخطيط عالياً تبعاً لنوعين أساسيين من المواصفات، الأولى هي المواصفات البريطانية (BS)، والثانية هي مواصفات الإتحاد العالمي لشركات البترول (O.C.I.M.F.). وتطبق هذه المواصفات معاً (للتأكيد) يتم الحصول على تخطيط فعال لمناولة ناجحة وأمنة للتناقلات الغاز المسال (LNG).

### البيانات الأساسية المطلوبة في عملية التخطيط

منك مجموعة من البيانات الأساسية اللازمة لعملية التخطيط لمكونات وحدة المناولة لتناقلات الغاز المسال (LNG). وهذه البيانات تشمل كلا من البيانات الطبيعية (Environmental Conditions) والبيانات الأساسية لتناقلات التصميمية ذات الأبعاد القصوى والتي (Maximum and Minimum Design Vessel)، وتلك البيانات التصميمية نفسها فيما يلي:

### البيانات الطبيعية المطلوبة في عملية التخطيط

- منسوب المياه الأعلى (H.H.W.L.) مقاساً من منسوب المقارنة (CD, Chart Datum).
- منسوب المياه الأدنى (L.L.W.L.) مقاساً من منسوب المقارنة (CD, Chart Datum).
- الإرتفاع التصميمي للمياه في العاصفة (Design Storm Surge Setup).
- إرتفاع سطح البحر (Sea Rise).
- إرتفاع الموجة التصميمي لأقصى مدة 50 سنة سابعة (Design Wave).

### العناصر الأساسية المطلوبة لتناقلات التصميمية

- إزاحة السفينة التصميمية (متر).
- الطول الكلي للسفينة L.O.A التصميمية (متر).
- طول المتعاود السفيني السفيني LBP (متر).
- العمق الفارع السفيني التصميمية (متر).

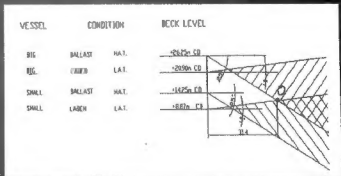
### المكونات الأساسية لأرصفة لتداول الأجيال الحديثة لتناقلات LNG

لإجراء عملية تخطيط شاملة فإنه يلزم تحديد المكونات الأساسية المطلوبة لوحدة المناولة، وهي كما يلي:

- 1 - دولفينات الرسو (Berthing Dolphins)، شاملة الأبعاد الأساسية ومنسوب قمة السطح واختيار المواقع المناسبة.
- 2 - دولفينات الرباط (Mooring Dolphins)، شاملة الأبعاد الأساسية ومنسوب قمة السطح واختيار المواقع المناسبة وذلك بناءً على "ظل الرباط التصميمي المتوقع" (Design Mooring Shadow).

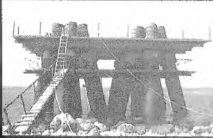


شكل (3) دولفينات الرسو لتناقلات الغاز المسال (Berthing Dolphins).



شكل (2) عمود المواصفات البريطانية لحساب مناسب عمق دولفينات الرسو





شكل (9) التفصيل الإنشائية لقواعد دوفينيات الرسو.



شكل (7) أذرع التحميل (Loading Arms) لتفلات الغاز المسال أربع التحميل



شكل (5) البوكرات سريعة الإطلاق (Quick Release Hooks).



شكل (10) التفصيل الإنشائية الأساسية لسقالة الرسو.



شكل (6) سفينة الرسو لتفلات الغاز المسال (Berthing Platform).



شكل (11) التفصيل النهائي لمخطة



شكل (8) أذرع التفلات الغاز المسال أربع التفريغ (Unloading Arms)



شكل (1) التفصيل النهائي لمخطة

3 - سقالة الرسو (Berthing Platform)، شاملة الأبعاد الأساسية ومتوسط قمة السطح واختيار الموقع المناسب.

4 - فئانر الصماية (الحمايات - Fenders) ويتم اختيارها تبعاً لثقلات المتوقعة (Berthing Impact Energy) من التقلبات التصميمية ذات الأبعاد القصوى لانتشار رسوماً بالسقالة.

والأشكال من رقم (1) وحتى رقم (11) توضح أهم العناصر الأساسية للتخطيط والتفصيل لأرضيات تداول الأجيال المحيطة لتقلبات الغاز المسال.

#### إختيار الحمايات تبعاً لثقلات الرسو القصوى

إمكان التصميم والاختيار المناسب للحمايات (Fenders) المثبتة على دوفينيات الرسو (Berthing Dolphins) فإنه لا بد من دراسة سلوك السفن التصميمية (وخاصة ذات الأبعاد التصميمية القصوى) أثناء عملية الرسو، وتعتبر سرعة الرسو (Berthing Velocity) من أهم العوامل الحرجة لتصميم السقالة (وخاصة المثبتة على خوارق) وكذلك تصميم واختيار الحمايات (Fenders)، وتشرح المواصفات العالية حدوداً متوسطة لهذه السرعة (حوالي 0.10 م/د) (0.15 م/د) لضمان الرسو الآمن للتقلبات وبسلامة دوفينيات الرسو من الحمار الناتج من شدة الإستهلاك في الوقت نفسه.

#### التوصيات الواجب مراعاتها قبل التنفيذ

هناك بعض التوصيات الهامة الواجب مراعاتها خلال مرحلة ما قبل التنفيذ، فلابد من إستخدام نموذج (رياضي/فيزيائي) وفصل الفيزيائي إمكان دراسة كافة التضايف المقترح، وبإضافة إلى ذلك، فإنه يلزم عمل دراسة بيئية متكاملة تبعاً للقوائم البيئية العالمية المتعارف عليها (Checklists) لدراسة تأثير محطة مناولة (LNG) على مثبلة المشروع.

#### البقاء لله

#### أسرة تحرير المجلة

تتبع بيزيد من العزق والأسى

علم من اعلام قيادات الفرقة التجارية بالاسكندرية  
المفقور له ياذن الله تعالى

الأستاذ محمد فتحي محمود

وكيل أول الوزارة

أمين عام الفرقة التجارية السابق

وأمين الصنلق السابق

وتشاطر كل من الأستاذ هانى محمود

والأستاذة هبة محمود بالإدارة المالية بالفرقة

والأستاذة مصطفى عبد العزيز

أحمد جمال

بهاء ورجح

الأحرار في وفاته، وأسكنه الله فسيح جناته

وآلهم الله الصبر والسلوان



# ماذا يجري داخل غرفة ملاحية الإسكندرية؟



## المدرسة البحرية



منذ بداية هذا العام تكونت جمعية بحرية بغرض تقديم نوع من المعرفة والمعاونة لمن يتصلد عملهم بالنقل البحري ، وقد علت عدة اجتماعات وكان من أهم أهداف المجتمعين إعادة إنشاء الفاروقية، وقد تناقشتا طويلاً وبمستوى الجدية في اجتماعات هذه الجمعية وبدأنا نرتب الخطوات، ولدى هذه الأثناء علمت بأن نفس الفكرة قد بدأت تتبلور لدى الآخ المكونر أعضاء رجب عن طريق جمعية رجال الأعمال.

وتأكدنا من أن الجميع في هذا المجال سيواجهه وشيعة وينزل جده في السبيل الصالح العام فقد أخذت هذه الجمعية بتجميع جهودها مع جهود الدكتور رجب والعمل سوياً في نفس الاتجاه كل بما يملك من فكر وجهود وصلاط طيبة في المجتمع، ولكن أدركنا أننا وأضحى أن يستمع إلى كل من سيسهم في هذا الجهد، هذه المدرسة تحتاج أن تقام على البحر رجب، منها في الماء واللجوء للمقابل على اليابسة، يعني تماماً كما كنا في الفاروقية الرائدة والتي أبيتد بفعل مجهول.

أروحيته حتى يتحقق الغرض من إنشاء رجال (بحارة) بمعنى الكلمة متمدين إلى البحر. حياتهم ويندمون أن يكونوا مع السليم لكن على ظهر الماء أروحي أن تكون على هذا المثال وأن يكون معظم تعليمنا ومن لهم الأهلية أبناء البحارة الفعليين المعاملين على السفن والذين يفتنون حياتهم في البحر، وإلى اللقاء عند اللقاء المناقشة القادمة بشأن المدرسة البحرية.

محظوظ من التحق بالعمل البحري التجاري أو العسكري في الزمن الماضي ، فقد كان كل شيء على أصوله الضباط البحريون - عسكريون كانوا أو تجاريين - كان لكل منهم سفيتهم "نفس" و "عبد المذبح" هما سفيتنا الضباط البحريين والعسكريين، يتلحق الضابط البحري للتعليم على السفينة المخصصة له، بعيداً له في أثناء التعليم كافة سبل التدريب يعيش في حالة كانت تصبح بعد ذلك مستقبلة كله، يتربى ويتعلم ويعرف أن هذا هو المجال الذي سيقضي فيه عمره، فإذا انتقل من مرحلة التعليم والتدريب إلى مرحلة العمل لم يجد نفسه غريباً، بل ألف وأتلف مع مستقبلي في السجن الحديدي العائم الذي سيستقبله باقي حياته العملية، وماذا عن الأفراد الذين تخرجوا من السفينة؟

نعم كان لهم نفس الخط والرقع والفرجة من الاهتمام، كانت لهم السفينة/ المدرسة "الفاروقية" سفينة شراعية رابضة على الرصيف بها كل ما قد يكون في السفن البحرية، وأمامها على الرصيف مبنى الفصول الدراسية للتأهيل.

من كان هؤلاء التلاميذ؟ كانوا أبناء البحارة المعاملين على السفن (وأبناءه في رأس التين والافوشي) وبعض أبناء محرم بك والإسكندرية ممن عرف ذو يوم طريقة الالتحاق بهذه المدرسة.

تخرج من هذه المدرسة (الفاروقية) أجيال من رجال البحر الأتداء، ذور القلق والقيام والانضباط الشديد والندرية الواضحة بكل فنون البحر. كان التعليم يجعل من البحر مينهم ودينامهم وأملهم وحبهم وبغاية سعادتهم.



## مقترحات الغرفة بشأن البروتوكول النهائي للجنة المصرية اليونانية المشتركة

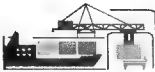
- في إطار التشاور المستمر بين قطاع النقل البحري وغرفة ملاحية الإسكندرية، طلب السيد اللواء/ رئيس القطاع من الغرفة إبداء الرأي حول ما ورد بالبروتوكول النهائي للجنة المصرية / اليونانية المشتركة، وبالتحديد فيما يخص أنشطة النقل البحري والصناعات المتصلة به في هذه الاتفاقية، وقد تضمنت مقترحات الغرفة فيما يلي :
- 1 - الوصول إلى نظام يسمح بحرية الانتقال للأطراف المعنية بهذه الاتفاقية وبالأداء أعضاء المجتمع البحري من القطاع الخاص والماء الذين يستقلاً لهم مصالح مشتركة بينهم وبين نظامهم في الجانب اليوناني وتحدد وجهه، أن نصل إلى صيغة أقوى إلى حصول العضو (المعني) على تأشيرة دخول اليونان خلال 24 ساعة من تقديمه إلى السفارة اليونانية بالقاهرة أو الإسكندرية أو بورسعيد أو غيرها، أو أن يتم بالتنسيق مع الجانب اليوناني للحصول على تأشيرة صالحة لمدة عام تجدد تلقائياً حتى يمكن إحياء النشاط بين الجانبين.
- 2 - تسمية أوجه التعاون بين الجانبين في مجال تشغيل محطات الجمرية Terminals متعددة الأراض خاصة وأنه في الفترة الأخيرة اهتدت بعض ميناة الإسكندرية بتدعيم هذا الاتجاه.
- 3 - تسمية التعاون بين التوكيلات الملاحية في كل من البلدين بتوفير كافة المعلومات عن الخدمات التي تقدمها التوكيلات في البلدين، وكذلك توفير المعلومات لكل من الطرفين عن البواخر وملاك السفن والبائدين.
- 4 - وضع اتفاق بشأن نقل الحاصلات الزراعية - لأن اليونان تعتبر بوابة العبور لأوروبا خاصة في نقل الحاصلات الزراعية - والعمل على توفير تسهيلات للجانب المصري في نقل هذا النوع من البضائع.
- 5 - العمل على إنشاء شركات ملاحية مشتركة بين البلدين.
- 6 - بخصوص بند الجانب اليوناني معاملة السلطات المصرية - هيئة السلامة البحرية لينة الإفشاء اليوناني معاملة ميناة العرجة الأولى - أياكس - فإن اليونان ترى أن حيث أن لينة الإشراف اليونانية غير مصفنة من ضمن الأياكس فإنها لا يمكن أن تعامل معاملتها ولا فما هو الفرق بين الهيئة الخامسة للأياكس والهيئة غير الخامسة؟

## الدورة الثالثة للجنة الملاحية المصرية السورية المشتركة



- انطلاقاً من الروابط الأخوية بين الشعبين الشقيقين المصري والسوري، وتطبيقاً لنسب لالة الحامية والعظيمة من إتفاق النقل البحري بين المكونتين المصرية والسورية الخاصة بتشكيل لجنة ملاحية مشتركة لتأدية تنفيذ الاتفاق وتبادل المعلومات والآراء في المسائل ذات التلم المشتركة ويحث الموضوعات الملاحية الأخرى؛ عقدت الدورة الثالثة للجنة الملاحية المشتركة بمقر قطاع النقل البحري بالإسكندرية خلال الفترة من 27 إلى 30 أغسطس 2006، حيث رأس السيد اللواء/ مختار عامر - رئيس قطاع النقل البحري الجانب المصري بينما رأس الجانب السوري السيد الدكتور/ عماد الدين عبد الحمي - معاون السيد وزير النقل السوري لشؤون النقل البحري.
- وقد تمتعت أطقم الناقم التي تم الاتفاق عليها بين الجانبين، وتم بالفعل اتخاذ بعض الخطوات العملية لتأديتها فيما يلي :
- 1 - إنشاء موقع إلكتروني لتلقي الشاخصين والناقلين العرب، حيث بادرت الشركة المصرية لأعمال النقل البحري (مارتراس) بإبشاء الموقع الذي يعد نواة لموقع إلكتروني عربي شضم على شبكة المعلومات الدولية بهدف دعم وتنشيط التجارة البينية بين الدول العربية، وتسهيل تبادل المعلومات والبيانات بين الجهات المعنية، الأمر الذي يمكن أن يشكل (في حالة نجاحه) بديلاً فعالاً لنظام المراسم العربي المخطط لإنشائه بين الدول العربية.
  - 2 - قام الجانب المصري بعرض اقتراح الشركة المصرية للملاحة البحرية إنشاء شركة مشتركة بين الجانبين تسهم فيها الشركة المصرية بسفيتين، على أن يقوم الطرف السوري بالمساهمة بشكل معني أو نقدي، وفي نفس السياق أفاد الجانب المصري أن الشركة الحكومية السورية الأردنية للملاحة في بمعد دراسة السماح بدخول شريك من القطاع الخاص، وأن الجانب اليوناني يمكن أن أعرب عن رغبته في إنشاء شركتين استراتيجيتين بالشركة، وبعد التوصل إلى الاتفاقية المشتركة في اجتماعات مجلس إدارة الشركة.
- ومن الجدير بالذكر أن قطاع النقل البحري كان قد طلب تعيين ممثل لغرفة الملاحية في اللجنة، وأن الغرفة قد قامت بتزجيح الدكتور/ أحمد سعد رجب كقائم بهذه المهمة.





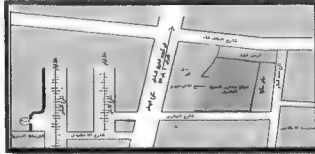
وزارة النقل  
الشركة القابضة للنقل البحري والبري  
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

# مستودع البشرى

يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

**الوصف العام:**

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع د ور أرضي وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبارى - باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي وباقي الطرق الرئيسية (الصحراوي - الزراعي).



- المستودع مؤمن عليه ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

**نشاط المخزن:**

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية والأدوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التربيتيك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسيب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلي أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعريف متميزة ومنافسة.

**ندرحب بتشريفكم لمقر المستودع للتعرف على إمكانياته وخدماته.**

**العنوان: مستودع البشرى الجمركي شارع البشرى - القبارى - الإسكندرية - تليفون ٠٣/٤٤٥١١١٥**

**لمزيد من المعلومات برجاء الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:**

تلفون: ٠٣/٤٤٦١١٢٤  
تلفون: ٥٥٥٦٦ A.C. H. UN

Website: alexcont.com  
E-mail: alexcont@alexcont.com



الدروس المستفادة من الحرب الإسرائيلية - اللبنانية في المجال البحري

(یولیو - اگستس 2006)



يتفق الاتجاه في العلاقات البحرية الحديثة والجهود المشتركة بين القوات البحرية وقوى الأفرار الرئيسية القوات المسلحة. ويتجلى هذا في البحرى تحقيق توازن وتكامل بين التكتيكات البحرية على الصراخ على أن يستغل كل طرف نقاط الضعف فى الطرف الآخر. وإن نسب المراكب البحرية الحديثة سيكون فى صالح الجانب الذى يمتلك تكتيكات أكثر تطوراً وحيوية. وسؤالان أساسيان يسيطران على عملية حديثة ومستوى أعلى للتدريب وأخيراً، المعلومات كاملة دقيقة فى الوقت الفعلى. وهى حالة عدم التكافؤ والتوازن بين التكتيكات البحرية المتطورة على الجانب الأضعف. إن إيجاد إلى الأعمال القتالية الغير تقليدية باستغلال عاملى المفاجأة والابتداء لتحقيق نتائج مقبولة على الطرف الأقوى. من هنا كان الصراخ البحرى بين القوامة البينيفية الفير نظامية والإسراعى بادية لتصور الأعمال قتال القوامة القبلية. وتعتبر البينيفية البينانية. هى حالة عدم التكافؤ بين الجانبين فى عناصر قوامة وهى القوة البحرية التقليدية تكتاكة دولة إسرائيل.

سوف نستشهد بدروس مستفادة من أعمال قتال بحرية غير تقليدية دارت في الثلث الأخير من القرن العشرين في منطقة الشرق الأوسط.

ومن أمثلة هذه الحروب:

أولاً: أعمال قتال القوات البحرية المصرية في حرب  
الإستنزاف وحرب أكتوبر

1- جابهت القوات البحرية المصرية تحدياً في التفوق الجوي والبحري الإسرائيلي (سفن السطح طراز "مير 3/2" وسرعة 40 عقدة) المسلحة بصواريخ جبرائيل) والتعاون بين القوات الجوية و(م) السطح في المعركة التضامنية.

2- كانت المضخة التي وجهت القوات البحرية المصرية هي  
كيفية تحقيق خسائر في الجانب الإسرائيلي في ظل هذا التفوق  
(البحري والجوي) خلجات إلى استخدام عناصر من القوات  
البحرية لا تتأثر بالطيران وابتعدت بقدر الإمكان في التدخل في  
معارك تصادية مع البحرية الإسرائيلية.

3- لجأت القوات البحرية المصرية إلى استخدام أسلحة تحت الماء للإمتداد عن الطيران الإسرائيلي فاستخدمت الصفاد البشري التي قامت بإغارة على ميناء إيلات ثلاث مرات في أقل من عام من (نوفمبر 69 إلى فبراير 1970) والإغارة على مطار الإسرائيليين بميناء (إيجان) بساحل البحر الأحمر كما استخدمت القوات البحرية بكافة الأنواع البحرية في مدخل خليج السويس وقد قامت الصفاد البشرية بالصناعة البحرية بين هذه الأنواع (شعب) على مدخل خليج السويس مما أدى إلى قرق (2) بحارة بحرية إسرائيلية.

4- قامت البحرية باستخدام منشآت الصواريخ في عمل كمين بحري بالقرب من جزيرة (نيلسون) أمام ميناء الإسكندرية للتصدى لزوارق الصواريخ الإسرائيلية خلال حرب أكتوبر (73).

5- الدفاع الساحلي باستخدام الصواريخ الساحلية طراز سويكا للتعامل مع الأهداف البحرية الإسرائيلية عند اقترابها من السواحل.

١- الابتعاد عن نقاط القوة لدى العدو والتركيز على نقاط

الضعف

2- أهمية استخدام الكائن البحرية والتربيد الجيد عليها لتحقيق السرية والمفاجأة والاستغلال المناسب لطبيعة الساحل.

3- مازالت الألغام البحرية وعناصر الوحدات الخاصة تشكل تهديداً للوحدات البحرية وتحدث خسائر كبيرة بأقل التكاليف.

**ثانياً: الحرب العراقية الإيرانية:**  
اشتملت أعمال القتل البشري للجانبين الإيراني والعراقي على الآتي:

١- بث الأنعام على الطرق المائية إلى الموانئ خاصة موانئ البترول

2- استخدام الجانبين للصواريخ الساحلية (سيلك وودم) في قصف الأهداف البحرية والأهداف الساحلية.

3- التفاوض، النقل، البيع، (خطوط المواصلات البحرية) كلاهما من:

٥٠ - السورس سورس الجبري (حساب المثلثات الجبري) سورس الجبري

3- معاونة أعمال  
البحري والبري .

ب- استخدمت إيران بحرية الحرس الثوري التي اشتملت على مواقع حزب الله السطح الصاروخ الآتي:

(1) زوارق سريعة مسلحة بصواريخ عديمة الإرتداد. 4- الإبرار البه

مقدم الزوارق.

(3) إبتكرت هذه الأوراق في طرق إقتراب ناقلات البترول ليدول  
طيس التعاون الخليج، وتكررت في حث (أشهر - أيار) مؤسس

طبيب الصغرى - طبيب الكبرى ( عند منخل الخليج العربي )

4- إستخلفت إيران سلاح الألفام بكفاءة ضد دول موانئ مجلس نفط المقاومة التي تتعاون الخليج، مما أدى إلى إصابة أكثر من ناقلة بنزول.

لدرروس الاستفادة من الحرب العراقية الإيرانية حيث ثبت الآتي:

1- أن حرب الألقام ما زالت هي السلاح المناسب في يد اللورد  
لبحرية الأضعف وإذا استخدمت بمهارة وكفاءة يمكن أن  
تهدد العسور وال...

صحة وأمن القوات البحرية الأسرائيلية،

تمتلك القوات البحرية الإسرائيلية في البحر المتوسط في  
البحر الأبيض المتوسط، وفي البحر الأحمر في مينا، وإيلات وتكون  
البحرية الإسرائيلية من (40) سفينة بحرية، وتمثل القواصات  
والطائرات المسلحة بالصواريخ على سطح وحول الطروديات والألغام  
البحرية كذلك سفن المصطح الهجومية السريعة المسلحة  
بالصواريخ وتتعاون مع القوات الجوية العمود الفقري للسلاح  
البحري الإسرائيلي وتشكيل التهديد البحريات الدول  
البحرية.

## مهام البحرية الاسرائيلية في الحرب اللبنانية

الإسرائيلية - البقاع - كسر  
كللا - يجمع - ع

1- التعرض لخطوط المواصلات البحرية اللبنانية عن طريق الأرض حصصاً بحرية على كافة الدوائر اللبنانية وقد بدأ العمل

البعري منذ بداية الحرب يوم 13 / 7 / 2006 واستمر حتى

3- مقارنة أعمال قتال القوات البرية الاسرائيلية في الصحراء مع

3- معاينة أعمال مجال القوات الجوية : استراتيجيته في الهجوم على مواقع حزب الله في الجنوب اللبناني باستخدام مدفعية سفن

4- الإسراع البحري التكتيكي على سواحل مدينة صور لخطف السطح الصاروخية خاصة في المناطق القريبة من الساحل.

أحد قياديين حزب الله،

وقد قامت إسرائيل بتنفيذ هذه المهام

وهو يدير أسلحة حزب الله ومقاتله في سوريا وإيران  
مباشرةً وعسكرياً.

ثالثاً: حرب لبنان (الحرب السادسة)

تخلّصت المقاومة الشعبية الفلسطينية يوم 2006/6/23 عملياً

وعلى أثرها قامت إسرائيل ببداية عملية (أمطار الصيف) يوم 26/6/2006 استهدفت على قصف جوي بالطائرات (F-16)

ضد الجسور والطرق الرئيسية والبنية التحتية لقطاع غزة ودمار

بحرى لبناء غزة بواسطة انشاءات المدفعية والصواريخ، كذلك قامت عناصر من حزب الله يوم 7/12 بتنفيذ عملية اغارة على موقع



4- برز نجاح حزب الله بملكاتياته المحسنة في الصمود لمدة (3 ساعات) والتي خسرنا ساعة في الجانب الإسرائيلي في (إفرايم) (التي خسرناها الجيوش - برز فيها مسير).

5- برز نجاح عمليات تنسيق التعاون بين القوات الجوية والقوات البرية الإسرائيلية وذلك من خلال نجاحهما في إلقاء قوات الإبرار وإخلاء المصابين في عملية الإبرار البحرى في مسير.

6- الإصرار على الالتزام بمبادئ الحرب والإعداد الجيد للفرق القتالية دينيا ونفسيا وعقائيا، والتجهيز الجيد المسبق للحرب.

7- أهمية تماسك الجبهة الداخلية مع جبهة القتال أثناء الحرب.

مقا وأحدنا مسير

وأخيرا يمكن القول بأن إسرائيل لم تحقق أهدافها من هذه الحرب رغم مساندة الولايات المتحدة الأمريكية وأعوانها العرب، محاولة لإبادة القوات البرية لصالحها.





## زيادة رأس مال شركة الإسكندرية لتداول الحاويات بنظام الرسمة أو البيع لمستثمر رئيسي



اللواء / محمد إبراهيم يوسف

لترتفع بذلك مجمل الربح من 167.454 مليون جنيه إلى 165.741 مليون جنيه . وأشار إلى أن حركة تداول الحاويات بالموانئ المصرية المحلة على البحر المتوسط سجلت زيادة ملحوظة العام الماضي بلغت 226357 حاوية حيث بلغ إجمالي عدد الحاويات المتداولة في موانئ الإسكندرية والدخيلة ونمياط وبورسعيد العام الماضي 3 ملايين و206 آلاف حاوية مقابل مليونين و979648 حاوية في عام 2004.

ويبلغ إجمالي عدد الحاويات المتداولة برسم البلد 969682 حاوية مقارنة مع 730518 حاوية في 2004 بزيادة 239164 حاوية . كما بلغ إجمالي عدد الحاويات الترانزيت المتداولة في نفس هذه الموانئ مليونين و236323 حاوية مقارنة مع مليونين و249130 حاوية في 2004 بانخفاض 12807 حاويات .

ويبلغ إجمالي عدد الحاويات التي تم تداولها في الموانئ المصرية على البحرين الأحمر والمتوسط العام الماضي 3 ملايين و434159 حاوية ارتفاعاً من 2.9 مليون حاوية في 2004.

من الجدير بالذكر أن استخدام أسبوت أرسملة بدأ بنهاية عام 2002 بعد أن تم اختيار بعض الشركات المتعيرة في ذلك لوف للترح بهذا الأسبوت وهو ما كان سبباً رئيسياً في عدم صحته كما يؤكد البحر .

### الشركة تحتاج 100 مليون جنيه لتنفيذ خطط التطوير

صرح اللواء محمد يوسف رئيس الشركة القابضة للنقل البحري والجوي أنه يتم حالياً دراسة طرح شركة الاسكندرية لتداول الحاويات لمستثمر رئيسي أو بيع حصة منها من طريق زيادة رأس المال خاصة أن الشركة تحتاج إلى أموال لتطويرها تبلغ نحو 100 مليون دولار .

وحول أسلوب الطرح بطريقة الرسمة أوضح اللواء محمد يوسف أن الغرض من طرح الشركة في الأساس بأسلوب الرسمة المعروف بزيادة رأس المال سيكون لتطوير الشركة التي تحتاج إلى نحو 100 مليون دولار بما يعادل 600 مليون جنيه .

وأكد يوسف أن الزيادة سيكون الغرض منها أيضاً مشاركة القطاع الخاص في إدارة الشركة وتطويرها مشيراً إلى أن هذا الأسلوب يمكن أن ينجح في تحقيق الهدف منه في حالة الاسكندرية لتداول الحاويات لأنها شركة تحقق أرباحاً.

وبالنسبة لإمكانية بيع الشركة لمستثمر إستراتيجي أوضح رئيس الشركة القابضة للنقل البحري والجوي أن القابضة ترحب بأي عرض من مستثمر إستراتيجي للإستمواد على الشركة بالكامل .

قال اللواء محمد يوسف إن نتائج أعمال شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والضياع خلال العام المالي 2005 - 2006 أظهرت نمو صافي أرباح الشركة بمعدل 23.4 % حيث سجلت صافي ربح قدره 140.138 مليون جنيه مقارنة بنحو 113.583 مليون جنيه عن العام المالي 2004 - 2005 .

بأنه قد بعد زيادة إيرادات اشغلت إلى 268.917 مليون جنيه بارهاغ قدره 4.3% متزامناً مع ردة تكاف السط إلى 103.176 مليون جنيه







# Tunnel Under the Suez Canal Connecting East and West Port Said Effects on Development of East Port Said

DR. ISMAIL E. MOBAREK

## BACKGROUND:

The city of Port Said lies at the northern tip of the Suez Canal and is land locked. It is bounded by Manzala lake from the South and West, the Suez Canal from the East and the Mediterranean sea from the North.

The government decided to expand the city to the East and started construction of East Port Said, as a main generator for city development. The government built the entrance channel, the protecting breakwater and built 1200 m of quaywall to a depth of -18.00m, earmarked for container handling particularly transshipment.

## CONNECTIVITY:

The city of Port Said, West of the Suez Canal, is connected to the hinterland by:

- The Northern Coastal highway between Port Said Damietta-Alexandria Mersa Matruh; and
- The Port Said- Ismailia-Cairo highway running parallel to the Suez Canal from North to South.

The city is connected by a railway line to the national network.

West and East Port Said, and in between the island of Port Fouad, are connected by ferry boats, as well as the peace bridge at the old Ferdan bridge site some 50 kms to the South, which is connected to East Port Said by a highway as well as a railway line.

## NEED TO DEVELOP EAST PORT SAID:

As West Port Said development reached its limit as far as horizontal development is concerned, the only open avenues of expansion are to develop vertically and to develop East Port Said, not only as a port expansion but also, and more importantly as city expansion.

In order for the East side expansion of the city to take place effectively, connectivity with the West side should be maximized. At present this connectivity depends on the ferry boats

and the peace bridge. The congestion that can be observed at present at the ferry boat entrance is a definite proof of the need for a permanent solution. The most prominent and permanent solution available is through construction of a tunnel between the West and East.

## TUNNEL LOCATION:

Several alternatives were studied by the government and the recommended site was at the start of the bifurcation of the Suez Canal (figure 1) Into East and West channels.

This site provides the shortest possible tunnel length not very far from the city center. Moreover, this site would avoid a large part of the weak soil in the East.

The tunnel would be connected to the coastal road, to Ismailia road, East Port Said Kantara road as well as to Al-Arish and Rafah on the Sinai border with Palestine (figure 2).

## TUNNEL CHARACTERISTICS:

The tunnel cross section is shown in figure (3), and its connections with the surrounding roads in figure (2).

## STEPS TAKEN BY THE GOVERNMENT:

In the late 90s the government realized the importance of constructing the Port Said tunnel. As the project was not part of the government budget plan, a decision was taken to solicit the assistance of the private sector.

A call for bids was invited from local and international investors to design and build the tunnel and its approaches without budgeting any funds for that purpose. Instead the government offered ownership of nine square kms of land East of the Canal and freedom to collect and keep the tolls. The bid was awarded to an Egyptian Company

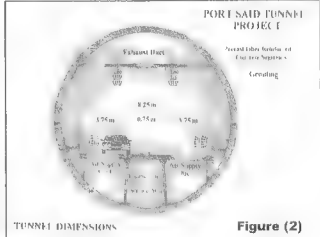
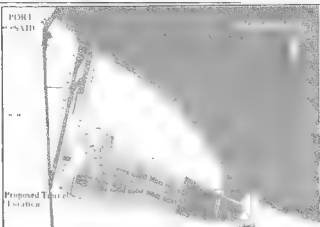


Figure (2)

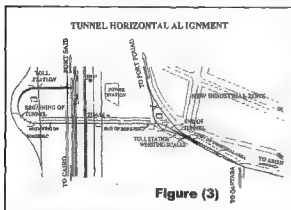


Figure (3)

CDG (Construction and Development Group), a joint - venture company between Sami Saad's Samrele, Mar Bank and Bank Al-Kahira. The CDG requested 15 square kms East of the Canal instead of the offered 9. However, negotiations failed and the project was cancelled to be rebid again which has never happened. The project never, therefore, saw the light.

It is time now to initiate the project again if the decision of encouraging the development of East Port Said is serious.

## RECOMMENDATION:

It is, therefore, very strongly recommended to start constructing the Port Said tunnel as part of developing East Port Said and Sinai in general. Sometime in the future, moving the Port Said West Port to the East should be studied, particularly with the large expansion possibilities in the East. This would increase the urban development area of West Port Said who is suffocating now from lack of expansion possibilities.



## وزير المالية يعتمد

## الهيكل التنظيمي الجديد لمصلحة الجمارك



وأشار أبو الفتوح إلى أن الهيكل الجديد يعتمد على محور أساسي يتمثل في قيام رئيس كل قطاع بتقييم أدائه وصلة بدوره مع تحديد مشاكل عدم التطبيق وكيفية حلها كما يتضمن الهيكل أيضاً تقسيم العمل إلى قطاع التخطيط المكلف بوضع خطوط مستقبلية وقطاع آخر المتابعة لتأكد من كفاءة التنفيذ، كما يتضمن الهيكل أيضاً وضع خطة وإستراتيجية لتحسين أداء العمالة ورفع مستوى كفاءة عمل الموظف كل في موقعه. كما أضافت لجنة القطة والموازنة في تقريرها إلى أن السكندر القمصى سرور رئيس مجلس الشعب والتي أعدت طبع الجلالة التي قامت بها أخيراً في مصممة الجمارك بالإسكندرية بالأداء المتطور لمصلحة الجمارك والإصلاح الجزري الذي حدث في ميكل التعريف ، كما أضافت بإنهاء المصلحة إلى تقليل الإحباط في العصر الحضري وتخفيض زمن الإفراج وتحسين بيئة الأعمال وخلق مناخ جاذب للإستثمار نتيجة تبسيط إجراءات التعامل مع الإدارة الجمركية.



١ - جمال أبو الفتوح

٢ - يوسف بطرس غالي  
وزير المالية

أن هذا القطاع يحتاج إلى مساهمة خبراء متخصصين كما يتضمن الهيكل أيضاً ثلاث قطاعات رئيسية هي قطاع المخططة الشرقية وتشمل بورسميد وديمياط والسويس وسيناء ، برئاسة قنصلى أبو زيد وقطاع القاهرة وجنوب الوادى حتى أسوان برئاسة محمد محمد سالم وقطاع الغربية والإسكندرية والسليم برئاسة عدلى عبد الرزاق

اعتمد الدكتور يوسف بطرس غالى وزير المالية الهيكل التنظيمي الجديد لمصلحة الجمارك وبدأ تنفيذه اعتباراً من 16 أكتوبر الماضي ويهدف الهيكل الجديد إلى منح تفويض السلطات وتحقيق اللامركزية ومسايرة التقدم الذى حدث في مجال الجمارك في الدول المتقدمة وضمان فعالية الوظائف الحيوية الخاصة بالإدارة الجمركية المدنية واستحداث إدارة لأول مرة عن الإلتزام التجاري والمراجعة الختمة .  
وصرح جمال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك بأن الهيكل الجديد يتضمن قطاع العمليات الرئيسية ويهتبه سبعة رؤساء للقطاعات بدرجة وكلاء أول وزارة ويمثلون المراكز الرئيسية لمصلحة الجمارك الجديدة وهم : حسن الشار ومحمد حسن سالم وهادي وهادي ويوسف الشراوى وأحمد إسماعيل وعبد السلام الحسيني وزيكا سعدون وسيتن اختيار رئيساً لقطاع تكنولوجيا المعلومات من خبرات القطاع الخاص باعتبار

## Global Best Award الإسكندرية تفوز بجائزة عالمية

### عن برنامج التعليم الفني للشراكة بين المدرسة وسوق العمل



الأصالة في المجتمع المدني .  
وقد قامت د/ لوريل أدار عميد مركز التعليم الفني بمنطقة ويست كراينا - لوس أنجلوس بولاية كاليفورنيا أن قيمة هذا البرنامج ترجع إلى:  
1 - الطلاب يحصلون على تدريب أكثر في موقع العمل على اكتساب خبرة العمل  
2 - قطاعات الأعمال يستفيدون بالمصالح على قوى عاملة أكثر تنوعاً.  
3 - المعلمون يستفيدون من الفصل على أحدث المعلومات عن قطاعات الأعمال مما ينعكس على تحسين المناهج التعليمية .  
4 - إن تجربة الشراكة الإسكندرية تعتبر نموذجاً يستحق التماثل ونقل تطبيقها لجميع ربوع مصر وتمييزها لنقل أخرى مماثلة .  
لقد حقق الطلاب مهارات متكاملة من الإتقان يسوق العمل - ويجيد للذكر أن طلاب شعبة خدمات النقل الدولي في العامين الآخرين حققوا هذا المهارات وتمكنوا من الإتقان يسوق العمل والتعليم العالي بنسبة 96.100 كلف حلفت هذه الشراكة بين التعليم القائم على أساس المدرسة والتعليم القائم على مواقع العمل . كما طورت من معلومات الطلبة ومهارات الإتصال التكنولوجية لديها .  
هتينا بهذه الجائزة الدولية لكل من ساهم في تحقيقها من رجال مجتمع الأعمال وعلى رأسهم قطاع خدمات النقل الدولي ورعاية شعبيتهم الإسكندرية وعلى رأسها سيادة اللواء مازن نديم وفتنيل الرجال التعليم الفني بالإسكندرية بهذه الجائزة القيمة والتي استلحت من جدارة ما تميزت بقدرة مدير السباقي والحيالي / أحمد خميس / . أحمد بطاوي ومعاونيهم وقائدهم التي لجمعهم في كل خطواتهم إبتداء من وزير التعليم العالي د/ يسرى الجمل إلى المحافظ إلى مدير التربية والتعليم .

عقد للامتحان الدولي الثامن للشراكة من أجل التنمية في الفترة من 2 - 5 أكتوبر 2006 بمدينة كاليفورنيا الإيطالية وقد فاز برنامج التعليم الفني في مجال التعليم الفني عن الشراكة بين المدرسة وسوق العمل بالجائزة العالمية Global Best Award من منطقة الشرق الأوسط ويرجع الفضل في جزء كبير من إلى ما حققته شعبة النقل الدولي بمصنفها رابعاً رسمياً لسم خدمات النقل الدولي بالمدراس الفنية بالإسكندرية وعلى يد الخريجين الذين تتوافر فيهم والمواصفات المطلوبة لسوق العمل في مجال النقل الدولي حيث قامت الشعبة بالإشتراك في إعداد المناهج وتوفير فرص تدريبية بمواقع العمل بإواقع 4 أيام في الأسبوع كأحد البرامج الدراسية النظرية يربط بالمدرسة على النظام التعليمي (مبارك / كول) .  
ويجيد بالذكر أن هذه الجائزة تمنحها الشبكة الدولية للشراكة لكل عامين لأحسن 4 برامج على مستوى العالم وأحدة من الأمريكتين - وأحدة من أوروبا - وأحدة من آسيا وأفريقيا والتي فاز بها برنامج الإسكندرية هذا العام وأحدة من أستراليا وإيطاليا - وهي منظمة مكونة من جامعات ومدراس وقطاعات أعمال عالمية مكلفة بتقييم البرامج التعليمية الفعالة التي يساهم فيها شركاء من قطاعات



اللواء / مازن نديم

## فصل النقل الدولي مشروع مبارك - كول

## نبأ سار

We have the pleasure to announce that Eng. Khaled Sabry Head of Training Committee has been elected last month as the Chairman of the CPN group (Cargo Partners Network) World-Wide. This was during the last agm held in Shanghai from 22-25 September 2006. CPN has Members of Freight Forwarders in 80 Countries covering the 6 Continents.



Khaled Sabry



الأستاذ / إبراهيم شفيق

تشرف الشعبة بأن تزف لأعضائها خبر تعيين الفصل الدراسي بقسم النقل الدولي ومشروع مبارك - كول بمدينة بورسعيد وبإدارة الدراسة الفنية (إختياراً من السبت الموافق 2006/10/14 وسعدوا أن تحضر أعضائنا بأن عدد المتقربين 24 طالباً وبإدارة وقد وضع جدول الدراسة أملاً في مستقبل مامل من خلال هذا القسم في وجود فرصة عمل شريفة ومشجعة الأمر الذي أوجد الحافز لديهم وأبديوا إستعدادهم للقيام على الإلتزام الكامل للمواعيد الدراسية والتدريب بالشركات لإحساسهم أنهم من الآن وكثهم بمعاوني في التجهيزات والشركات المختلفة والجدير بالذكر فقد سعى الأستاذ / إبراهيم شفيق مدير عـم شركة كارجو أيجينسز والمضفر على مشروع مبارك - كول - بورسعيد منذ اللحظة الأولى سعيًا حثيثاً لتأسيس هذا القسم ببورسعيد وقد وثقنا في تحقيق الهدف النبيل والذي سيساهم بكل تأكيد في تعمير هذا المشروع ومجلس الإدارة إذ يسجل شكره وتقديره لكافة الشركات التي أدت إستعدادها لتدريب طلبة القسم بعد نهاية العام الدراسي الأول





بقلم

عبد السلام السيد أحمد

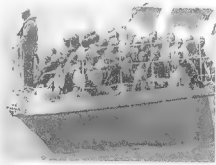
إن الإحصائيات الرسمية تشير إلى أن هناك حوالي 500 مهاجر غير شرعي يقفون حتمهم أمام السواحل الإيطالية كل عام .. وقد سبق أن وجهت منظمة حقوق الإنسان لكل من إيطاليا وليبيا تهمة انتهاك حقوق المهاجرين الأفارقة الذين يحاولون دخول دول أوروبا عن طريق إيطاليا. وأشار تقرير للمنظمة إلى أن السلطات الليبية رحلت بالقوة حوالي 150 ألف شخص أجنبي خلال عامي 2003 / 2005 بعدما تعرضوا للضرب المبرح .. كما أن السلطات الإيطالية رفضت السماح لمسؤولي منظمات غير حكومية بزيارة معتقل جزيرة لامبيدوزا، وأشدت المنظمة بالإجراءات التي اتخذتها الحكومة الإيطالية إبان رئاسة رومانو بروني من وقف الرحلات الجماعية، وقد التقى مسؤولي وزارة الداخلية الإيطالية مع نظرائهم الليبيين لمواجهة الهجرة غير الشرعية، وتم الاتفاق على مشاركة ضباط من الشرطة الإيطالية في عمليات مراقبة الشواطئ الليبية، ونشرت ليبيا قوة حفر سواحل خاصة على شواطئها بغرض إيقاف القوارب الجملة، بالمهاجرين غير الشرعيين تجاه أوروبا، بجانب تحديد هوية القاطنين على تلك الرحلات.

## الهجرة الغير شرعية .. إلى أين؟



### المطالبة بسياسة جديدة

إن مشاكل الهجرة غير الشرعية تدعو إيطاليا لطرح سياسة جديدة تهتم بإعداد وتوعية المهاجرين الذين يسمح لهم بدخول البلاد، وقد جاء بالتقرير الرسمي الخاص بالهجرة إلى إيطاليا الذي صدر العام الماضي أن عدد الأجانب المقيمين بصفة مشروعة في إيطاليا وصل إلى حوالي 3 ملايين أجنبي، وبالرغم من مستواهم التعليمي العالي إلا أنهم لم يجدوا أمامهم سوى الحرف والوظائف المتواضعة، كما أشار التقرير إلى الارتفاع المطرد في عددهم الذي وصل عام 1970 إلى 144 ألف، وزاد العدد ليصبح العام الماضي 2.8 مليون أجنبي يمثلون 65% تقريبا من عدد السكان، وإذا استمر تقدم المهاجرين واستمرارهم لأسرهم إضافة إلى المواليد الجدد من المولودين أن يتضاعف العدد خلال العشر سنوات القادمة ليصل إلى 6 ملايين أجنبي منهم 200 ألف من دول أوروبا الغربية والشرقية وأمريكا الجنوبية وأفريقيا.



### اتفاق ليبيا إيطالي

لقد سبق أن تم الاتفاق بين ليبيا والجانب الإيطالي على عقد مؤتمر وزاري في العاصمة طرابلس لمكافحة الهجرة

غير الشرعية بين دول الاتحاد الأوروبي والاتحاد الأفريقي وكيفية معالجتها خاصة بعدما أصبح هناك مراقبة مستمرة من الجهات الليبية المختصة للحدود الليبية بجانب دوريات أمن السواحل الإيطالية، إلا أن المؤتمر لم يخرج بنية حلول عملية لشكلة الهجرة الغير شرعية التي تزداد بزيادة 9640 من الشباب الأفارقة سنوياً خلال محاولاتهم الهروب من دولهم إلى أوروبا.

### الاقتراحات وآراء

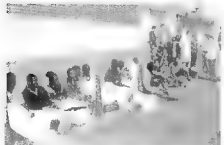
لقد سبق أن أبدى المهتمون بشئون الهجرة الغير شرعية آراؤهم واقتراحاتهم وعلى رأسهم: «خوسيه ماتيول بارديتو رئيس المفوضية الأوروبية: طالب زعما جميع الدول الأوروبية للعمل من أجل معالجة مسألة الهجرة في إطار من التنسيق والتكامل. فرانكو فرانشيني رئيس مكتب المفوضية الأوروبية والمفوض الأوروبي لشئون العدالة والحرية والأمن: يرى أن هناك أخطاءا جديدة للتوصل إلى اتفاق تعاون مع ليبيا تقوم طرابلس بمقتضاها بمراقبة البحر المتوسط بجانب مساعدة أوروبا في عملية مراقبة الصحراء ولذا طلب من ليبيا إغلاق حدودها الشمالية فاتحه يتعين التعاون بمنطقة حدودية صحراوية في الجنوب مساحتها 2000 كيلو متر حيث أنها تمثل بابا مفتحا لعمليات الهجرة الغير مشروعة.

• ماتي فانهاغن رئيس الوزراء الهولندي: حث الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي على زيادة تمويل وإتاحة إمكانات وكالة حماية الحدود الأوروبية فرونتكس، وإنشاء فرق تتدخل حدودية وتحديد مهامها.

• الأسقف فرانزيسكو مونتييجرو رئيس جمعية كارتاسا العولمة الكاثوليكية: وصف المهاجرين بالمواطنين الجدد واقنيا لا قانونياً، وأن سياسة القمع وحدها لا تمثل مشكلة الهجرة غير الشرعية، ويصرح في منحه الجنسية الإيطالية لآباء المهاجرين اللاتين في إيطاليا بشرط أن يبرهن أولياء أمورهم على

استعدادهم الاندماج في المجتمع الإيطالي. • باسكاليني فيرارا المتحدث باسم وزارة الخارجية الإيطالية: أعلن أن ليبيا ترغب في انتهاج نهج أكثر عمومية فيما يتعلق ببحث قضية الهجرة واعتبارها وسيلة ممكنة لإجراء حوار بناء بين دول المنشأ والدول المضيفة للمهاجرين. • بيل فريكل مدير إدارة سياسة اللاجئين في منظمة حقوق الإنسان: أكدت أن ليبيا ليست دولة آمنة بالنسبة للمهاجرين أو طالب اللجوء، وأن الاتحاد الأوروبي يعمل مع ليبيا لمنع المهاجرين من الوصول إلى أوروبا، وذلك بالرغم من عدم وجود قانون للجوء في ليبيا - التي يعيش فيها أكثر من مليون أجنبي بدون تصريح أو إقامة رسمية، هذا بجانب عدم احترام إيطاليا في ظل رئاسة بيرلوسكوني للقانون الدولي وقيامها بترحيلات جماعية للاجئين الذين تمكنوا من الوصول إلى جزيرة «لامبيدوزا» الإيطالية ويبلغ عددهم 3000 شخص تقريبا.

إن من أهم الأسباب الأولية لشكلة الهجرة الغير شرعية الفقر وانعدام الأمن، ولذا فإنه من المتوقع أن يظل الأفارقة يهاجرون باتجاه أوروبا للفرار من مشاكلهم في بلادهم هرباً من البطالة وإلى تجميع أوروبا.





# الأهمية الاقتصادية لظهير ميناء شرق بورسعيد

بقلم / سمير معوض محاضر في الاقتصاد البحري وصناعة اللوجستيات



إلى أي مدى يمكن أن يكون ظهير ميناء شرق بورسعيد امتدادات أرضية وأبعاد إستيعاب التحولات العالمية الأكثر حداثة وقدمًا في مجال ثقافة الإستراتيجيات الإستثمارية القائمة على تغيرات هيكليات الاقتصادات الدولية الباحثة عن التكامل والاندماج والاشراكة... للإجابة على هذا التساؤل يبدو قريباً من الحسايات المنطقية أن نأمل تحولات البيئة الاقتصادية الدولية وما ينبثق عنها من نمو مطرد وتوسع دائم في أحجام التجارة بمنتجاتها البنوية وتداخيلاتها الدائبة في ميادين زيادة العمل العالى للإستثمارات التي تولد المكاسب والمناخع المتبادلة.

السلمي والخمسي باعتبارها محطة بحرية في بؤرة تقاطع شبكات النقل الدولي متعدد الوسائط متنوع الوسائل . إذا ما أحسن تطوير مقوماتها وفق معايير الإصلاحات الدولية. فمن حيث البنية هناك ترفعات مراكز إستثمارية خليجية تشير إلى إمكان القيام ببيع زهاء مائة مليار جنيه على الأقل في المستقبل المنظور الأمر الذي سيحولها إلى فريوس الإستثماري ذي موصفات عريضة. هذه الدراسة المبشيرة تتعمد حول طموحة رئيس الأموال ونموحات التكنولوجيا والاستهوف من الأسواق. نحن إنن شركاء بالبحرأفيا في عملية تحولات وأوسع النطاق الفاعل التنمية لا تفلح عند حد بحسابات نجاعة الفرض والأوزان النسبية لتجديبات يمكن إستقراء إستراتيجية تنمية وتطوير هذه المنطقة على عدة مستويات متناظرة. وهي المستوى الاقتصادي والمستوى الوجيشي والمستوى الديموجرافي والعمراني. المستوى الاقتصادي مكوناته موقع ميناء شرق بورسعيد في بؤرة مركزية للشرق الأوسط. وموضع الميناء يتوسط شبكات طرق النقل البحري ما بين قارات وكثة العالم الاقتصادي ويضاف إلى ذلك أن من وراءه ومن حوله أي التطويرين المباشر وغير المباشر إمدادات أرضية هائلة المساحة تغطي على إمكانات وأعدة من الطاقات النامية ولزنا جهاز أرضي بحسابات القنات الجافة إلى القطار

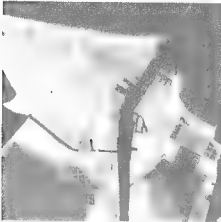
وفي هذا السياق فإن الخطوط الإرشادية التي تتوافق عليها لآراء فإن ميناء شرق بورسعيد يعد شره من ثمرات العولة الاقتصادية بكل أبعادها الإنتاجية والتجارية والتوزيعية واللوجستية . ومن ثم فإن العولة في مجال التفتقات التجارية البحرية مفاد إرتكاز إستراتيجية تتوازن بينها توزيعات الطاقات الإنتاجية والمحاور اللوجستية وتنشأ فيما بينها التفاعلات الناعمة لتوليد المزيد من القوى المالية والإدارية وتكنولوجياية وبهذا المنحصر فإن ميناء شرق بورسعيد محاور شركيا في بناء شبكة من القارنات الإستثمارية التي يستكمل في نهاية المطاف تطوير في إعادة رسم خريطة العلاقات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والعالمي. على أسس من الحسايات الدولية.

هذه الحسايات الدقيقة ترشح على صوبين نقاط القوة المتاحة والكاملة في إستراتيجية الموضع وميزات الموضع. فالظهير الجاشر لميناء شرق بورسعيد يستند إلى وفرة في الإمدادات الأرضية في شبه جزيرة سيناء التي تبلغ مساحتها إلى ألفي كيلو متر مربعا وتتبع في أقصى الجنوب الغربي لقارة آسيا وهي تبرز كخلف حاتم ملكة البيت الهندسي. قاعدته تتكرر في سلسلة جغرافية على ساحل الجنوب الشرقي لغرض البحر المتوسط. وضلعه الأيسر يستند على مجرى قناة السويس وخطيح السويس وضلعه الأيمن يعتمد على خليج العقبة. وقته تتوسد البحر الأحمر . هذه هي إستراتيجية الموضع الأوسط واليسيط. وإلى جانب ذلك فإن الموضع له مصادات مضافة بكل ما فيها من إحتشالات ديناميات الإمتزاج على العمق التمدد الأبعاد في آسيا وأفريقيا وأوروبا.

هذه المنطقة ستأثر بون شك في مسار التجارة ما بين الكتل الاقتصادية العالمية وكذلك على توازنات الخيارات الإستثمارية التي تثرى في المواقع الجغرافية عامل ترجيح إستراتيجية. غير أن البنى التحتية الثانوية والفرعية والديموجرافية ستكون محطرات تسهم في تعزيز وضع المنطقة على خرائط مراكز التميز الإستثمارية وتسريع وتيرة إندماجها في مراكز التوزيع

والطلب والباح هو أن يتم تلافى القنجات والحسايات قصيرة المدى والإفاداة من تجارب وممارسات سابقة كانت سببة الحدود والتناضح . لقد أدى نظام المناطق الحرة الاقتصادية قديا إلى تركيزات ثقافية أو رأسمالية ذات طبيعة إستثنائية نون أن تتولد هذه التركيزات من إزناح فرض وإعاضا في مركبات لفسول رديعة خلقت فجوة شاسعة ما بين واقع إنتاجي يتسم بالقصور والتخلف وبراكم وأسمالي أحجم من تطوير هذا الواقع تطويرا فاعيا . وأول ضرورات ضمان النجاح لهذا المشروع الاقتصادي الضخم هو حرمات البيروقراطية من إفساد محطيات وقودته بكل الوسائل الممكنة حتى لا يبقى الاقتصاد القومي وراء التلاح والكاملة بدور في بوائر مفرغة تجعل تحول النقل حواليا في المستقبل.

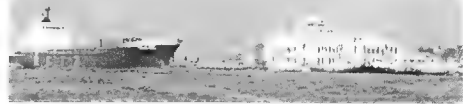
والصحيح من آليات التخطيط والإدارة ورؤى التوعطين الاقتصادي الصناعي والتجاري والخدمي في هذه المنطقة يقودنا إلى ضرورة الإهتمام بتعزيز ديناميات التكالعات الأفقية والرأسمية ما بين المشروعات الإستثمارية التي ستستوطن هذه المنطقة خلق مناخ من الشراكة الاقتصادية محطوم بالتناضيب الخلاقة التي لا تجهض فرص بناء تعاون محطوم وصناعة تحطيم للقوى الإنتاجية وبغايتها أحزان المزيد من التقدم والنجاح . ويتجسدا على ذلك فإن التكامل الأمسي على الجيذ المحور والتكامل النظمي مع التطوير الجغرافي والديموجرافي يعد شرطاً جوهريا لا غناء عنه.



للتكولوجية عند عاش الإستهلاك التكنولوجي المتطلب على هذه المنطقة مقدمة أساسية لترسيخ المفاهيم العملية لواقع التكامل الاقتصادي العربي وستكون أحد مؤشرات السوق العربية الاقتصادية المشتركة في مجال يتميز بسرعة النمو وقابلية التطور. فإقتصاد التفتقات السلعية وما يربط بها من صناعة الخدمات اللوجستية يمثل الآن أكثر من أي وقت مضى موقفاً بارز الأهمية. فهذه المنطقة الحرة الاقتصادية الدولية ستكون مولد قوى هامة في مجالات عدة ستخلق بدورها حلواها مواتر تتدلى على نحو دائم في إزناح تكثيف الطاقات الإنتاجية والتوزيعية القائمة على توسيع الطلب في الأسواق العالمية والإقليمية من خلال الإمتزاج التجاري والتشطيط ذي الضامين العملية دون إفتصاال ما بين قواعد إدارة حوافز الإستثمار المتكاملة الأبعاد وحققات التطبيقات المتوازنة في تطبيقاتها الواقعية.

والطلب والباح هو أن يتم تلافى القنجات والحسايات قصيرة المدى والإفاداة من تجارب وممارسات سابقة كانت سببة الحدود والتناضح . لقد أدى نظام المناطق الحرة الاقتصادية قديا إلى تركيزات ثقافية أو رأسمالية ذات طبيعة إستثنائية نون أن تتولد هذه التركيزات من إزناح فرض وإعاضا في مركبات لفسول رديعة خلقت فجوة شاسعة ما بين واقع إنتاجي يتسم بالقصور والتخلف وبراكم وأسمالي أحجم من تطوير هذا الواقع تطويرا فاعيا . وأول ضرورات ضمان النجاح لهذا المشروع الاقتصادي الضخم هو حرمات البيروقراطية من إفساد محطيات وقودته بكل الوسائل الممكنة حتى لا يبقى الاقتصاد القومي وراء التلاح والكاملة بدور في بوائر مفرغة تجعل تحول النقل حواليا في المستقبل.

والصحيح من آليات التخطيط والإدارة ورؤى التوعطين الاقتصادي الصناعي والتجاري والخدمي في هذه المنطقة يقودنا إلى ضرورة الإهتمام بتعزيز ديناميات التكالعات الأفقية والرأسمية ما بين المشروعات الإستثمارية التي ستستوطن هذه المنطقة خلق مناخ من الشراكة الاقتصادية محطوم بالتناضيب الخلاقة التي لا تجهض فرص بناء تعاون محطوم وصناعة تحطيم للقوى الإنتاجية وبغايتها أحزان المزيد من التقدم والنجاح . ويتجسدا على ذلك فإن التكامل الأمسي على الجيذ المحور والتكامل النظمي مع التطوير الجغرافي والديموجرافي يعد شرطاً جوهريا لا غناء عنه.









## بقلم دكتور / أحمد عيسوي صالح

عضو المجلس القومي للإنتاج والشؤون الاقتصادية

### الجزء الثاني

تضمن الجزء الأول تعريف التخطيط والاستثمار وأن الطلب على النقل مطلب مشتق أي أن الطلب على النقل لا يطلب لذاته ولكنه لخدمة باقي القطاعات ولذا فالتخطيط للنقل يبدأ بعد إتمام القطاعات الاقتصادية من وضع خططها ولكن يستبقها في التنفيذ كما تضمنت الحلقة الأولى السياسات المشتركة التي يتم الأخذ بها والإهتمام بتبنيها من مشاركة القطاع الخاص والإهتمام بالصيانة وتدريب العاملين والإهتمام بالإنتاجية وزيادةهم والإستفادة من الطاقات المتاحة واستكمال المشروعات التي بدئ في تنفيذها وكذلك تنفيذ المشروعات الكاملة حتى يمكن الإستفادة من المشروعات القائمة كما تضمنت التصور الإستراتيجي للنقل الجديد.



2015 أي يتراوح عدد السكان ما بين 83.5 و 87.5 مليون نسمة ويتنخفض عدد المدن من 1.186 % إلى 1.91 % بين عامي 2010 و 2020 ويتروح عدد السكان ما بين 88.9 و 96.2 مليون نسمة وأن معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي سوف يكون 7.4 % على أساس استمرار الوضع على ما هو عليه يرتفع إلى 7.3 % في حالة الوضع الأفضل والتنمية المستدامة .

وعلى أساس البيانات السابقة فإن من المقترح أن يتراوح معدل نمو الركاب بين 3.6 % و 5.5 % حتى عام 2017 وبذلك فإن حجم الركاب سوف يتراوح ما بين 1015 ألف راكب / يوم و 1490 ألف راكب / يوم أي أن عدد الركاب سوف يتضاعف ما بين 1.8 - 2.7 مرة ما كان عليه 1997 وذلك على أساس بقاء الوضع على ما هو عليه وفي حالة إعادة التنظيم ووضع السياسات اللازمة لحصر العمل سيارات الأجرة في المناطق التي يتمتع فيها بميزة الكثافة الاقتصادية الأقل فإن عدد الركاب سوف يتراوح ما بين 1100 و 1625 ألف راكب / يوم وبما يبدو نكره فإن التوزيع السابق تم على أساس استمرار الوضع السائد في السكة الحديد واستمرار الزيادة المنوعة والتخفيضات للعمول بها حالياً في السكة الحديد وأذا ما تم إنشاء هذه الخطوط فإنها سوف يتوقع عدد الركاب في عام 2017 ليكون 1160 و 1720 ألف راكب / يوم أي أن عدد الركاب يرتفع 1.2 - 3 مرة عما كان عليه الوضع عام 1997 .

**في ضوء أهمية التنمية للنقل للركاب بين الأقاليم :**  
السيارات الأجرة هي المصنفات المالية للنقل العام للركاب بين المدن والقرى والمناطق التي تستهدف تطوير وتحسين تسهيلات خدمات نقل الركاب بالأتوبيس بين المدن بما يتواءم مع النمو المتزايد للطلب على الوسيلة وتنشخص هذه الخطوط والسياسات فيما يلي :-

- تحقيق الضمة بين سيارات الأجرة والأتوبيس .
- زيادة إقبال وتوسيع أسطول الأتوبيسات .
- تطوير النقل على مستوى محافظات الجمهورية الاقتصادية للدولة .
- إجراء ما يلزم من تعديلات في القانون رقم 55 لسنة 1975 الخاص بمنع امتياز خدمات النقل العام بما يقتضيه رفع كفاءة النقل بحماية النقل العام والركاب .

#### تسليم الخدمات بين سيارات الأجرة والأتوبيس :-

وتتولى خدمات نقل الركاب بين المدن على الطرق البرية كل من سيارات الأجرة والأتوبيس وبمضا يقدم الأتوبيس مستويات مختلفة من الخدمة تنقل سيارات الأجرة بمستوى واحد فقط باستخدام سيارات من 16 - 17 مقعد .

وعادة ما تعمل سيارات الأجرة والأتوبيس على نقل الركاب على نفس الخطوط بين المدن . إلا أن يفضل من الناحية الاقتصادية استخدام الأتوبيس في الخطوط ذات المسافات البعيدة وأحجام المدن الكبيرة والكثمن حصص سيارات الأجرة لسيارات الأجرة . وطبقاً للدراسة فإن الأتوبيس يمكن اقتصادياً عند ما يتخذ حجم المركب من 34500 كم / في اليوم من المتوسط أن تستغل شركات الأتوبيس بنقل حوالي 60 ألفاً من أعداد الركاب ويقترح طبقاً للنسب الاقتصادي أن يحد

والخطه القومية تنميه  
جانب الوداي  
ومن المطلوب أن  
يكون هناك أفاق غير  
معتبة للاستثمار  
وتسهيل مشاركة  
القطاع الخاص في  
التطوير لتمكن زيادة  
الاستثمارات في  
انشاء الطرق لكي  
تستمر قوة الدفع  
في حصول هذا

النشاط يزيد من الاستثمارات خاصة وأن قانون الطرق قد تم تعديله بما يسمح للقطاع الخاص بالشراكة في إنشاء الطرق وصيانتها وأن وزارة النقل والمواصلات كانت قد حددت عدد محاور لشراكة القطاع الخاص في إنشاء نظام BOT أي إنشاء وتشغيل ونقل الملكية وهذه المحاور هي :

- طريق الأستدريه : أصبح بطول 240 كم
- طريق الليم / أسوان بطول 850 كم
- طريق طريق / الفرافرة / الرادى الجديد بطول 260 كم
- طريق الناصرة / شرق العينات بطول 500 كم

ولكن نتيجة تغيير الوزارة لتغيير السياسات الاقتصادية وأعيد النظر في هذه المشروعات الاستثمارية بنظام BOT ولم يتم إنشاء أي من هذه المشروعات للقطاع الخاص ويتطلب الأمر إعادة دراسة شروط مشاركة القطاع الخاص ليكن هناك توازن بين الدولة ومصلحة القطاع الخاص في تحقيق المائد المناسب وأن ينظر للقطاع الخاص على أن دوره مكمل وعام للقطاع العام وأنه مساهم في التنمية المستدامة وليس عائقاً لها .

ومن المهم أيضاً الاعتماد بتأمين سلامة المرور على الطريق لتقليل حوادث الطرق التي أدنى حد لها أن الحوادث تكلف الدولة كثيراً من حيث الفيات أو الأصابات والقضايا المالية في المركبات والمنشآت ويؤمن الاعتماد بكافة وسائل الأمن والأمان سواء معدات إرشادية وأمنية وأمنية أو العواكس الأضواء والمجاذب المعدنية وغيرها من الوسائل المستخدمة ونشر الوعي بين السائقين لتنشيط الأخطاء البشرية .

#### 3-4- النقل البرى على الطرق

1-4-3 : نقل الركاب  
بلغ عدد ركاب الأتوبيس الذين يتنقل بين المدن في عام 1992 ( من واقع الدراسة التي تم تنفيذها ) 440 ألف راكب / يوم ارتفع على عام 1997 إلى 562 ألف راكب / يوم بنسبة زيادة قدرها 27.7 % . ويعد نمو مستوى قدرة 5% وعلى أساس البيانات التي وردت في كتاب التنمية البشرية في مصر الذي صدر عام 2005 من المعهد القومي للتخطيط وبرنامج الأمم المتحدة للتنمية في مصر فإن عدد السكان سوف يتراوح ما بين 77.7 مليون نسمة على أساس الوضع الحالي والتنمية المستدامة و 78.9 مليون نسمة على أساس استمرار الوضع على ما هو عليه أي سوف يتراوح معدل نمو المدن ما بين 1.996 و 2.201 % و 2.09 % ويتنخفض عدد النمو إلى ما بين 1.52 % و 2.089 % عام 2010 و



#### 3-2- النقل داخل المدن :-

بلغ تم تنفيذ في مترو الأنفاق في الفترة من 1983/82 - 2004/2005 12.5 مليار جنيه حيث تم تنفيذ خطي مترو الأنفاق بالقاهرة الكبرى ( حلوان - المرج وشبرا الخيمة (البصرة) وأصبح لها دور عام في النقل حيث أن مترو الأنفاق وسيلة نقل جماعية سريعة وأمنة ومريحة وغير ملوثة البيئة ولقد تم دراسة الخط الثالث الذي يربط أبنية مطار القاهرة وجارى تنفيذه اعتماداً على الموارد المحلية والخبرة الفنية التي توافرت من تنفيذ الخطين السابقين لهذا . وأن يتم في نفس الوقت دراسة الخط الرابع وتحديد مساره وخطة تنفيذه ليتم البدء في التنفيذ عقب الانتهاء من الخط الثالث مباشرة . كما يلزم أن يتم البدء في تنفيذ الخط الرابع بالأتوبيس الذي تحدد مساره ( أي غير / محطة مصر / المكس / العامرية ) .

#### 3-3- الطرق :-

اُعتمدت الدولة اعتماداً بالاً بشبكة الطرق العامة حيث بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات في الفترة من 1983/82 حتى عام 2004/2005 6.4 مليار جنيه فقد تطورت شبكة الطرق كثيراً ويؤمن استمرار في ذلك حيث يعتبر معامل نصيب السكان من الطرق أحد المقاييس الهامة في تقدم الدولة ويتم استمرار في الإهتمام بالطرق والمحافظة على مستوى الخدمة على شبكة الطرق حيث يجب ألا تزيد النسبة بين حجم المرور / السعة ( V/C ) من 0.62 ولذا فإن وضع خطة الطرق على أساس المحافظة على هذه النسبة ويقتضي بتوسيع الطرق القائمة أو فتح محاور جديدة وبما يتفق مع زيادة السكان ومن الطلب على النقل وتطوير الإنتاج والاستهلاك ومن أهم خلق محاور تنمية جديدة كإحدى الكرامة السكانية خارج المساحات الحضرية في التنا طبقاً لخطة النقل ووداي النيل لمواجهة توسيع العمراني وذلك بإنشاء محاور عرضية جديدة لربط توسيع المحاور ووضع خطة لإنشاء الطرق الطرق طبقاً لأولوياتها وليس للأولوية المالية والاعتماد بالمحاور التي تربط مصر بالدول العربية والأفريقية لتحقيق انتقال الأفراد والبضائع بيسر وأقل تكلفة وبما يساعد على حركة التبادل التجاري والوصول إلى التكامل الاقتصادي بين مصر والدول العربية والأفريقية .

كذلك يلزم تطوير شبكة الطرق القومية لمواجهة المتغيرات المستقبلية وتحديثها مع الخطط القومية في تنمية الأقاليم الخلطة مثل الخطط القومية تنمية سيناء ومنطقة القناة



## تعويض النظم بما ينشئ من الاتجاهات الاقتصادية الدولية-

أن الدور للقطب بدوراً النقل يلم إلى بتغير من التحكم إلى الأضرار والتمتد مع تدخل أقل من أنشطة شركات النقل الخاصة وسيب وضع خدمات النقل العام يكون من الحياطة إلى توضع أعمال النقل فجأة في نظام السوق الحر الكامل بدون سيطرة حيث أنه إذا حدث ذلك فسوف يحدث تعارض في اجتماع وسوف تركز خدمات النقل على الممارات التي تحقق الربح بينما الممارات الغير مربحة تصبح ذات خدمات سيئة أو سوف يتم إهمالها كما أن انخفاص الأسعار لشركات الطيران الصغيرة في الارتفاع وسوف تؤثر المنافسة المبررة على عامل الأمان ولا فإن الظروف الجديدة تتطلب عدم التدخل المباشر ويكون التدخل عن طريق السياسات والنظم ووضع القواعد المنظمة لمراقبة تنفيذها ولقد أدركت وزارة النقل دورها الجديد بعد صدور القانون رقم 203 لسنة 1991 وتبعية شركات النقل الأعمال المدمر ولذا أصدرت القرار رقم 407 لسنة 1995 بإسناد مهمة

الإشراف وإقامة إلى الهيئة العامة للطرق والكبارى والتي أضيف إلى اسمها (النقل البرى) فإذا كان هناك شركة قابضة للطرق والكبارى والنقل البرى فلهذا لم يتم نقل تلك الشركات والكبارى والاضاع بعدها تسعة من الشركة القابضة للنقل البرى والكبارى والتي يتبعها ست وطهران شركة إلى إذا تم نقل الشركات القابضة للسمعة لهذه الاختصاصات وفى وزارة النقل فإن هذه الشركة القابضة للنقل البرى والكبارى بعد ذلك سبعة عشر شركة بدلاً من هذا التخصيم الذى صار المأمور له فى نقل وجود شركة قابضة تتبع وزير النقل، ولأنه أن تبعية الشركات إلى وزارة النقل سوف يكون أكثر فعالية من حيث الإشراف وإقامة وإثباتية وتنظيم السياسات وفى تلك الكفاءة ما يود بالتطلع على مستهلكى الخدمة وعلى الاقتصاد القومى .

تمويل جديدة خاصة إذا علم أن مجمع المرافق فى يونيو 2002 بلغ 493 مليون جنيه وفى تمس 7. 447% مما كان يجب استشارته حتى عام 2002 وقدره 1035 2 مليون جنيه وإسعار 1999/98، هذا فضلاً عن عدم إتاحة جميع الأملاك لشراء إلى ولذا ما أخذ في إحتياط الإصرار المالية سوف تزداد الأمر صار غاية فى الصعوبة .

ولذا كانت الشركة القابضة للنقل (التي تم دمجها فى الشركة القابضة للنقل البرى) قد قامت بتحويل استثمارات الشركات من إصرارها من شركات النقل البرى التى كانت تابعة لها وهو وضع لن يستمر خاصة فى ظل

شخصية هذه الشركات ، لذا يزم فتح الباب لاستثمار الخاص المشرك مع الشركات القائمة فعلاً وكذلك السماح للقطاع الخاص بإشراك شركات جديدة تمجلاً إلى جنب مع الشركات القائمة والعمل على رفع كفاءة إنتاجية العمل بالاشتراك القائمة وتزويد التكاليف خاصة تكاليف العمل (الأجور) وذلك بتطبيق التبعيات بهذه الشركات والعمل على رفع كفاءة العاملين بإيجاد البرامج التدريبية للعاملات المتفرعات والاهتمام بالصيانة بكافة أنواعها سواء العمومية أو الوقائية وفى النظمية بين هيئة الأتوبيس بخبره الممول فى نقل الركاب بين الأتوبيس لا من مئة فى خفض التكاليف بالمقارنة بنقل الركاب بسيارات الأجرة وعدم طويع البيئة ولا مساحة ما ينشئ من الطريق .

ترتيب التشغيل المشترك للأتوبيس وسيارات الأجرة فى الخط الواحد بحيث يقتصر على تشغيل أونها اعتماداً على مسافة الرحلة وحجم الطلب فيما ، الخطوط الخاصة بالمرى الكبيرة ولكى يتم تقسيم الطلب بين البوسيتين بعتن ضرورة أن تتولى وزارة النقل من جانبها ما إلى -

و إجراء دراسات على الخطوط لتصنيفها على إعداد دراسة تحليلية للتكاليف .

و تقوية النظم الإدارية والإجرائية المتعلقة بغرض رقابة الخدمات على الخطوط .

## زيادة حلال وتخصيص أسطول الأتوبيس-

من واقع بيانات نقل الركاب الأتوبيس فى الفترة من 90/ 1991 حتى 1999/98 تبين انخفاض أعداد الأتوبيس المملوكة حتى عام 95 / 1996 بنسبة 17% كما انخفض لخصوس البوسى للوحدات الشغالة بنسبة 31. 5% وانخفضت نسبة كفاءة تشغيل الوحدات من 80 % عام 89 / 1990 إلى 66% عام 95 / 1996 وفى عام 98 / 1999 بلغ عدد الأتوبيسات المملوكة 2712 وأرقيت كفاءة التشغيل إلى 70 % والمرت الأتوبيسات المحرر للأتوبيس 5 سنوات غير أن بعض الأتوبيسات تظل فى الخدمة أكثر من ذلك رغم تعرضها لكثير من الأضرار الفنية وفى السنوات التالية للبيئة سوف تحتاج الشركات إلى إحلال الأتوبيسات التى تريد أعمارها حالياً عن 5 سنوات هذا فضلاً عن إضافة ما يأتى غالبية التوى فى النقل والذى يتوقع أن يزيد بمعدل سنوى من 3% - 5% وكلفترض مع تأثير كفاءة التشغيل فيتميز زيادة الأتوبيسات بنسب معدل زيادة الطلب المتوقعة مع أخذ التغير فى مستويات الخدمة فى الاعتبار وحفاظاً على خدمة الركاب من ذوى الدخل المحدود فيتمتع المسئولون فى الشركات أن تزيد نسبة تشغيل الخدمات المملوكة والمخارجة من 26 % فى عام 1992 إلى 95% عام 2017 وبأصل الأتوبيسات التى تجاوز أعمارها ثمانى سنوات وتحتاج الشركات سنوياً استثمارات أخرى 212 مليون جنيه ، وهو عيه كبير يتطلب تغيير البعث من مصادر

## الاستفادة من الأزمة الراهنة

أكد الدكتور أحمد جويلى أمين عام مجلس الوحدة الاقتصادية على أن على الأمة العربية الاستفادة من الأزمة الراهنة التى تتهدد فى سلسلة العدوان والتآمر على الأمة العربية وتحقيق خطوات ملموسة على طريق العمل العربى المشترك لحصاة الأمن القومى وإصالح مستقبل الأمة، ولابد من الاعتماد على الذات للول العربى من خلال التماثل الاقتصادى فيما بينهم، وإقامة السوق العربية المشتركة لتعزيز تكاملها الاقتصادى خاصة بعدما وصل الناتج العربى الإجمالى 733 مليار دولار بنسبة 2% من الناتج العالمى الإجمالى 35 تريليون دولار، وتقل العائدات العالمية العربية 303.2 مليار دولار بنسبة 1.4% من الصادرات العالمية.

## خطة الطريق والكبارى المصرية

صرح المهندس محمد منصور وزير النقل بأن خطة الوزارة فى مجال الطرق والكبارى تتضمن إنشاء وتطوير 12 طريقاً فى 11 محافظة تصل تكلفتها الإجمالية إلى 586 مليون جنيه، وبالنسبة للكبارى فسوف تتضمن خطة العام القادم إنشاء 8 كبارى فى 6 محافظات بتكلفة إجمالية 148 مليون جنيه، ويضرب إنشاء كوبرى بميدان الحدى المتحرك على النيل من أهم مشروعات الوزارة ويتكلف 25 مليون جنيه، وأشار الوزير إلى أن تكلفة صيانة الطرق فى مصر تصل إلى مليار جنيه سنوياً ويتم تمويلها من خلال وزارة الضامة بزيادة الموارء.

## طريق سوهاج - البحر الأحمر



وافق الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء على المراحل التنفيذية لإنشاء طريق سوهاج - البحر الأحمر بطول 240 كيلو متر، وتصل تكلفته حوالى 700 مليون جنيه، ويصير هذا الطريق كمحور مهم لقضاء على مزة محافظة سوهاج المحصورة بين جبلين، بجانب إتاحة فرص الاستثمار لقطاع رؤوس الأموال لإقامة المشروعات الكبرى .

## عمالة مصرية للسعودية



طلعت وزارة القوى العاملة والهجرة المصرية العديد من الطلبات للإستئانة بالعمل المصرية فى مختلف المجالات بالمملكة العربية السعودية، ولذا فقد تم إتفاق بين الوزيرة عائشة عبد الهادى والدكتور غالى القصبي وزير العمل السعودى على التستانة بالعمل المصرية فى المرحلة السوبرات التتوى العملاقة التى تشهده المملكة فى المرحلة المالية، وقد تمت مناقشة كافة الموضوعات المتعلقة بالعمل المصرية والسعودية وكيفية مواجهة المعوقات التى تتعرض لها وكيفية التستانة بالعمل المصرية من خلال تعميق التعاون بين مصر والسعودية فى مجال التشغيل.

## مشروع صينى ضخم



أكد المهندس رشيد محمد رشيد حرمص مصر على إقامة علاقات إقتصادية جديدة ومتنامية مع الصين، وإستفادة بين الخبرة الصينية، ولذا فقد تم بحث مشروع صينى خاص بإنشاء مدينة صناعية صينية مدته خمس سنوات تشمل 300 مصنع صغير ومتوسط، بجانب عدد من المرافق المتخصصة، وسيتم تصدير 950 من إنتاج هذه المدينة لأسواق دول الكوميسا وأفريقيا والولايات المتحدة وأوروبا، وقد أضافت السيدة جوشيا وهى رئيسة اللجنة التجارية لمقاطعة شن زن الصينية بموقع مصر الإستراتيجى على منطقة الشرق الأوسط وأفريقيا، ويصل رأسمال هذا المشروع خلال السنوات الخمس الأولى إلى 800 مليون دولار، كما أنه سيقدر 150 ألف فرصة عمل.

## القصة العسكرية الهندية

تتوكم منظمة الكوماندو الهندية البريطانية أن تصل القوات العسكرية العالمية للعام 2006 الجارى إلى 1059 مليار دولار، ويوقع هذا الرقم و 15 خطاً حجم المساعدات الدولية، وقد أنشئ إتحاد صناعة الأسلحة بنسبة 960 خلال أربع سنوات من 157 مليار دولار عام 2000 إلى 268 مليار دولار عام 2004، وتوقع المسؤولة فى هذه الزيادة على الولايات المتحدة بشكل رئيسى ودول الشرق الأوسط، هذا علاوة على بعض الدول الأكثر فقراً التى ساهمت فى ذلك، فأنفقت كل من بنجلا ديش والنيبال وباكستان على جيشها أكثر مما أنفقت على الخدمات الصحية فى 2002 و 2003 .









**MALLOY**

E G Y P T

YOUR LOCAL AGENT  
IN ALL EGYPTIAN PORTS

Malloy Inc. - Port Said

Malloy Inc.  
20, S. El-Dokki St.,  
Cairo, Egypt.  
629  
00 (6 lines)  
4832000  
Telex



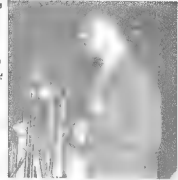
# أخبار القنصل



## ذكرى انتصار الإرادة المصرية على مؤامرة الإنسحاب الجماعي للمرشدين والعاملين الأجانب

من القنصل في 14، 15 سبتمبر 1956 [عيد المرشد]

المرشدون المصريون أخذوا على عاتقهم مسؤولية تسيير حركة الملاحة البحرية في القناة بعد إنسحاب المرشدون الأجانب، ويظهر في الصورة الجدية والإصرار للعبور بالسفينة إلى بر الأمان. احتفلت هيئة قناة السويس في الساعة الثامنة والنصف مساء الأربعاء 13 سبتمبر 2006 بالذكرى الخمسين لانتصار الإرادة المصرية على قناة السويس على مؤامرة الإنسحاب الجماعي للمرشدين والعاملين الأجانب ليلة 14 - 15 سبتمبر 1956، وأقيم الاحتفال بنادي الشراع بالإسماعيلية. وشهد الاحتفال الفريق لأحمد علي فاضل رئيس هيئة قناة السويس، والسادة محافظو إقليم القناة (السيد اللواء) عبد الجليل الغفراني محافظ الإسماعيلية، والسيد اللواء محمد سيف الدين جلال محافظ السويس والسيد اللواء مصطفى كامل محافظ بورسعيد. كما حضر الاحتفال السادة أعضاء مجلس إدارة هيئة قناة السويس الحاليين والسابقين، والقيادات الشعبية والتنفيذية ومحافظات القناة، والسادة المرشدون الرواد الذين عاصروا الحدث وقيادات الهيئة وتقنيات العاملين، وعضوا الصحافة والإعلام وقام السيد الفريق رئيس الهيئة بترسيم العاملين بإدارة التحركات الذين أفضوا 25 عاماً في خدمة القناة بمنحهم الشعار الذهبي وبلغ عددهم / 46 فرداً.



القرار الجريء

الزعيم الراحل جمال عبد الناصر يُعلن أمام الآلة قرآن تأميم قناة السويس، ذلك القرار الذي حفظ لخصر حلفا وأحدث تغييراً ثورياً شاملاً لدى العالم بأكمله.

### تكريم الأبطال

الأمير محمود مرسى رئيس هيئة قناة السويس الأسبق يُكرم المرشدين المصريين الذين حضروا معركة البصرة وابتدعوا إدارة فائتهم من نجاح



### تعليمات صارمة

أحد المرشدين المصريين يتلقى تعليمات صارمة لزملائه للبول الحصى الكبير والتغلب على مشكلة إنسحاب الأجانب.



### إنسحاب جماعي

حوار بين المرشدين الأجانب للإتفاق على كبرياء تنقيل قرار الإنسحاب من إدارة القناة ويبدو على وجوههم الغممة من القرار الذي أذهل العالم بأكمله.

### مجلس إدارة القناة بعد التأميم

- الدكتور / محمد حلمي بديع (رئيساً)
- المهندس / أحمد تيمو يوسف
- الدكتور / محمد أحمد سليم
- الدكتور / محمد علي الخفاوي
- المهندس / محمد علي
- الدكتور / محمد عبد الله العسيري
- المهندس / محمود يونس نائب الرئيس والعضو المنتدب
- المستشار / بديع إبراهيم حمودة
- المهندس / أحمد تيمو يوسف
- الدكتور / مصطفى علي الخفاوي
- المهندس / أحمد تيمو يوسف
- اللواء بحري / محمود سامي



الرئيس الراحل محمد أنور السادات يُكرم المهندس مشهور أحمد مشهور الرئيس الأسبق ليلة قناة السويس وأحد رجال التأميم.



الزعيم الراحل محمد أنور السادات يُكرم الرئيس السابق لهيئة قناة السويس المهندس منتهى عالمه والذي كان واحداً من الرجال الذين نفذوا خطة السيطرة على قناة السويس.



### مروءة أكبر سفينة حاويات بقناة السويس

• عبرت قناة السويس يوم الجمعة 22 سبتمبر 2006 سفينة الحاويات ريف ميرسك .. وهي بعد أكبر وأحدث سفينة حاويات في العالم وتزعم عدم التدمير كي .  
• وقد سددت رسوماً قدرها 653421 دولاراً أي ما يعادل 3.741 مليون جنيه مصري.  
• وقد استغرقت رحلة العبور 17 ساعة ونصف .. حيث بدأت من بورسعيد السبعة الواحدة والنصف صباحاً وعادت السويس الساعة السابعة مساءً.  
• ويبلغ الحد الأقصى لحجوزة السفينة 15000 حاوية .  
• ويبلغ طوله بها 398 متراً وعرضها 56.50 متراً وحجماتها اقصية 156000 طن.  
• ويشتت نجاح هيئة قناة السويس في عبور هذه السفينة بأمان كامل في بداية مشيئة ليلية لشركات الحاويات العالمية على سبيل مثيل لهذه السفينة المحملة مما سيؤدي بإذن الله إلى تاسيس عائلات قناة السويس من عبور سفن الحاويات.  
• علماً بأن دخل الهيئة من سفن الحاويات يمثل حالياً أكثر من 50٪ من عائدات العبور بالقناة.

### رقماً قياسياً جديداً

في إطار الزيادة القياسية للإيرادات والتي حققها قناة السويس خلال عام 2006 نتيجة السياسة التي تتبناها إدارة الهيئة في التطوير المستمر للعبور للمحيطات وإستغلال الكراكات والقاطرات وأقبل ذلك تطوير أداء العاملين بها فقد صرح السيد الفريق / أحمد علي فاضل - رئيس الهيئة بأن القناة قد حققت في شهر أغسطس 2006 أعلى إيرادات شهرية في تاريخها ووقده 334 مليون دولار (تعاادل 1912 مليون جنيه مصري) وبإجمالي عدد سفن 1581 سفينة ووصلات إجمالية 63 مليون طن.



الرئيس مبارك يُكرم الرئيس السابق لهيئة قناة السويس السيد الرئيس محمد حسني مبارك رئيس إدارات التطوير بقناة السويس برفع العلم خلفه بعد تمثيله للكرامة فكانة من أكبر كراتك الهيئية.

### اللائحة في قناة السويس

حققت قناة السويس إيرادات بلغ (2.45 مليار دولار) بما يعادل 14.1 مليار جنيه مصري) هذا وأصبح حجم الإحصاء إحصائية الملاحة خلال الفترة من يناير إلى أغسطس 2006 - جاء فيها:  
• إجمالي عدد السفن العابرة 12141 سفينة ومحولاتها 479.413 مليون طن، وزيادة 287 سفينة بنسبة 2.4٪، والوصلات بزيادة 43.584 مليون طن بنسبة 10٪ من نفس الفترة من عام 2005 .



الرئيس مبارك يُكرم الرئيس السابق لهيئة قناة السويس السيد الرئيس محمد حسني مبارك رئيس إدارات التطوير بقناة السويس برفع العلم خلفه بعد تمثيله للكرامة فكانة من أكبر كراتك الهيئية.





أسرة المجلة  
وجميع العاملين بها

يهنئون

السيد اللواء بحري

توفيق عبد الحميد السيد أبو جندية

على ثقة القيادة الرشيدة

وقرار السيد الدكتور

رئيس مجلس الوزراء

رقم 1737 لسنة 2006

بتعيين سيادته

رئيساً لمجلس إدارة هيئة ميناء دمياط

بالدرجة الممتازة

وذلك لما قام به سيادته

من إنجازات ونجاحات

ويتمنون لسيادته كل تقدم وازدهار

في ظل قيادة

فخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك





# ميناء السخنة

- خدمات لوجيستية
- توفير المال والوقت
- معامل فحص دولية
- مشروعات القيمة المضافة
- بضاعتك أمينة
- ساعات تشغيلية عالية
- احترام الزمان والتفريع
- اقتصاديات الشراء والتصدير
- أفضل تكنولوجيا الخد
- سرعة الخدمة
- تميز تارزول لا عاويات
- راحة لك مسئوليتنا
- تنظيم أرسن الإلكترونية
- خدمات اللوجستك العالمية

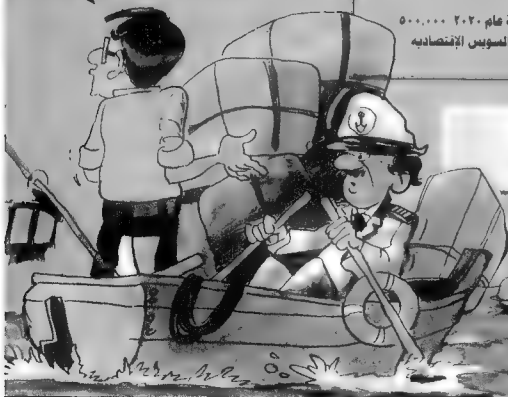


إجمالي حجم الإ  
حجم الإستثمار  
تصل إلى ٢ مليار  
عدد الشركات  
وحتى عام ٢٠٢٠  
أثر العمالة الم  
عام ٢٠٢٠ ٢٠٠٠  
عدد فرص العمل  
الحاصه عام ٢٠٢٠  
حجم النمو الم  
الحجم المتوقع  
الحاصه عام ٢٠٢٠

ميناء السخنة . .



يا قبطان.. يا قبطان..  
أنا غلطان... غلطان  
كان لازم أروح ميناء  
السخنة للضمان والأمان  
بسرعة قوام قوام!؟



## السياحة أدبية الخا

تضاربات بالمياء والمركز اللوجيستى حتى عام ٢٠٢٠ يصل إلى ١.٧ مليار دولار  
ات الاجنبية المتوقعة فى منطقة اللوجيستيات حتى عام ٢٠١٠  
ولار وحتى عام ٨.٢٠٢٠ مليار دولار  
هالية المتوقع فى المركز اللوجيستى عام ٢٠١٠-٢٠٠٠ شركة  
من ١٥٠٠ إلى ٢٠٠٠ شركة  
أجرة المتوقعة الناتجة من نشاطات الميناء والمركز اللوجيستى  
١ فرصة عمل. العمالة الغير مباشرة ٨٥.٠٠٠ فرصة عمل  
المتوقعة الناتجة من نشاطات منطقة السويس الاقتصادية  
١٦٥.٠٠٠ فرصة عمل

تالى المتوقع بمنطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام ٢٠٢٠ ٥٠٠.٠٠٠  
إارد الدولة المباشرة والغير مباشرة من منطقة السويس الاقتصادية  
٤.٦٠ مليار دولار

## بناء القرن





# شركة العامرية للمخازن الجمركية Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية  
AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

شركتنا

نحن نرحب بكم في مخازننا الجمركية

نشاط الشركة :-  
تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والتزيت للعملاء.  
توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة.

مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاثة والمبردة.  
تخزين السيارات بجميع أنواعها والاكوابش والمعدات والسحب لآى إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى.

تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة  
الفرغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .  
استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .  
تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة  
والمرونة .  
بها مجمع جمركى متكامل لنهوا الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت  
وبطريقة مهيئة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

موقعنا :-

الموقع على تلاقى الطرق ( القاهرة - الإسكندرية - برج العرب )  
القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo  
Desert Road - King Mariot  
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672  
Fax : (03)4485675  
Mobil: 012 394 2216  
E-mail: ragabnet@intouch.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق  
الإسكندرية  
القاهرة الصحراوي كينج مريوط - الإسكندرية  
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)  
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)  
موبيل : ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

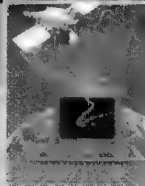
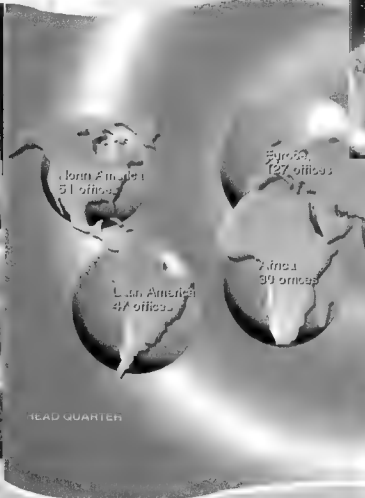


# ALAFIFI

## WORLD TRANSPORT

agent of

**PANALPINA**  
on 6 continents



### Services Offered in

#### IMPORT & EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.  
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

#### PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT

e-mail: mail@afifiworld.com

web site: www.afifiworld.com

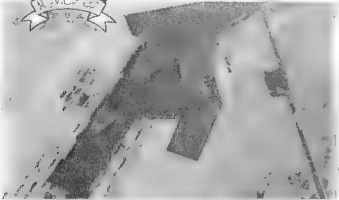
TEL. +2(03)5905730

+2(03)5928123

FAX. +2(03)5923797

+2(03)5901521



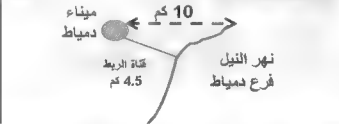


## الوصف العام للميناء

مساحة الميناء الكلية 11.8 مليون متر مربع بمساحة السطح المائي العالي 3.9 مليون م<sup>2</sup> وسيزيد في المستقبل إلى 4.3 مليون م<sup>2</sup> مساحة السطح الأرضي العالي 7.9 مليون م<sup>2</sup> وسيزيد في المستقبل إلى 8.6 مليون م<sup>2</sup> النسبة بين السطح المائي إلى مساحة الميناء الكلية (حاليا) 1.3 ويعد إكتمال التطوير المستقبلي ستكون نفس النسبة

## الموقع الجغرافي للميناء

يقع ميناء دمياط على مسافة 10 كم برأً غرب نهر النيل (فرع دمياط ) وعلى بعد 70 كم برأً غرب ميناء بورسعيد (20 ميل بحراً ) كما يقع على مسافة 200 كم برأً من ميناء الإسكندرية (125 ميل بحراً )



## قناة الربط الملاحية للنقل النهري



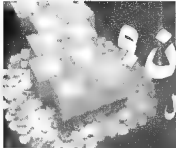
تم إنشاء قناة الربط الملاحية للنقل النهري مع فرع دمياط لتكون بطول 4.5 كم وعمق 5 متر وعرض على السطح 90 متر وعلى القاع 30 متر

بناءً على موافقة مجلس الوزراء بقرار رقم 1999 لسنة 2006 بمنح الالتزام لمجموعة المستثمرين الكويتيين لإنشاء محطة حاويات متطورة بميناء دمياط. فقد تم الاتي

- 1 - وضع ائحة من هيئة ميناء دمياط وعدد من شركات KEGPL الدولية له في تاريخ 5/8/2006
- 2 - تم تخصيص 71% من ارض لشركة لبناء الاعمال لمصلحة واستكشاف التربة
- 3 - تم ايجاد اذلال استشارة والتصميمات لأحد المكاتب الانانية المتخصصة في مجال البواب (HPC Hamburg).
- 4 - بتاريخ الأحد 2006/10/15 قام المكتب استشاري الاثني مربرة الماء وعرض

المخطط العام للمشروع على مخصص بجهة ميناء دمياط وفي حضور جميع اجهزة فرع اذفاق على استكمال العمل للمشروع ومن المخطط الايام من اذراق لاسطاشارة والتصميمات في نهاية ديسمبر 2006 على أن تبدأ التنفيذ للمشروع.  
5 - من المخطط الانتهاء من الرحلة الأولى للمشروع في يناير 2009 والإنهاء من باقي المراحل المشروع عام 2012





# ماذا تعرف عن الائتمان؟

## الجزء الأول

بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالي والاقتصادي



**يعرف بعض الخبراء المتخصصين لفظ الائتمان بأنه يعني: فترة زمنية ومال، أي أنه فترة زمنية ممنوعة حتى استعادة المال أو مال ممنوح حتى يعين وقت الوفاء وعرفه آخرون بأن منح الائتمان هو منح للثقة... وهو أن تضع بعض الإرادة تحت تصرف شخص آخر بشكل فعلي ومباشر أو غير مباشر مقابل الائتمانية الوعد بأن هذا المال أو ما يعادله سترد في وقت ما مضافاً إليه أو أغلب الأحوال عائدنا للخدمة وقبلاً لخطر الخسارة الجزئية أو الكلية التي تتحملها طبيعة الخدمة ذاتها.**

**وتبنى العلاقات الائتمانية بين العميل ومصرفه على علم من الجوار من أهمها دراسة الائتمانية.**

الخارجية تتحدد بمدة تتراوح بين 18 شهراً (وسبع سنوات)، وهناك نوعان من الائتمان: - الائتمان الشخصي والائتمان المعنى - الائتمان الشخصي يتم منحه على أساس شخص المقرض - أما الائتمان المعنى فيتم منحه مقابل القيد المملوكة أو غير المملوكة التي يتم دفعها لصالح البنك.

ومن السلطة العملية الائتمانية أن شركة الائتمان في الواقع لا تتصلح من معنى الثقة (ويجب أن ننسى أن كلمة Credit مصدرة الفعل اللاتيني Credit بمعنى يؤمن ويثق) فالائتمان لا يتم منحه إلا لمقرض يبدو قادراً على الوفاء، ويوده بأسناد في الوقت الملتزم عليه، إنه تصرف ذاتي ولا يمكن لصلة من المقرض ذاته، إن الائتمان الذي يتم منحه لشخص ما أو يسكن بسند إلى شخص آخر يظل لفظ «دائمي» وشخصي «أساساً فعلياً، إن حقيقة «لا إفراش» لا التزاي لا ليست إلا تذكيراً لئلا الائتمان الشخصي، أو غير الشخصي يتم منحه لشخص ما لأن هذا الشخص موثق من قبل المقرض ويخضع لمكافآت فائده الجاهل بالسداد.

ولكن لكي يسمح الائتمان شخصياً على وجهه إيمان يجب أن يتبين منحه قبولاً على ضمان مباشر أو غير مباشر، ومن يكتسب من أهمية الضمان والأطراف التي تحيد بها ومكافآت التي تتصرفها وتسوق المقرض أيضاً. فهذه المقرض لا تكشف لمخاطر الائتمان والائتمان والمخاطر من أجل أن لا تكشف عن عاقبة الثقة في شخصه ويخضع بعده بضمانات معينة أو بضمان شخص آخر، ويخضع أيضاً للضمان الضمني تبعاً لقيمة الضمانات ويسمى الثقة، وفي حالات كثيرة صعب الضمانات ضرورية (مثل الضمانات للتمتع بالبرهان والمقرض بضمان الأوراق المالية) إلا أن شخص المقرض يظل العنصر الأساسي لكل عملية إئتمانية.

وهناك كانت هذه الضمانات لتظل ثابتة بمثابة قطع الغيار وهي حية عندما تستعمل في قيمة مملوكة أو قيمة ثابتة مرموقة وهي شحمية عندما تكون مدمجة بتحويل من طرف آخر ضماناً. ومن سلطة العملية الائتمانية أيضاً أن لا يجب أن يعطي من المقرض إطلاقاً من أمن المقرض (الذي يكون في أغلب الأحيان بنكاً) أو مال المقرض إلى حامل عليه ضمان المقرض. فإن العملية الائتمانية لا ينبغي أن تعدي كونهاً تسهيلاً يسدّد سداداً ولا ينبغي أن يكون السداد عن طريق تصفية الضمان أو الوفاء بالندين من خلال الضمان الائتماني لأن، كل من العملية الائتمانية في حالة حالة أي من القدرات أو الأخلاقي خاصة لا أخذ تعثر الدين ملخص الاحتمال الطبيعي.

ويجب بالذات أن لا تكن الائتمانية (في مجال التجارة أو المصنعة) يتم من سدادها على من حصة افرة الائتمانية ذاتها لأن الائتمان الاستهلاكي يمتد في جانب كبير منه على الاختلافات الاقتصادية بين المقرض والمقرض وهو يتركز إلى حد من الرهض والوصول سواء في صعيد المصنعة والمقرض على من رغبة العميل، ويرجع ذلك كله لظن عدم الائتمان كالتجارة والصنيع من أجل لاهمية التي ساعدت على التنمية والتجارة مدفوعاً بضمان الفوائد التي لا يحمل المقرض (الائتمانية) مساطر ذات معنى، ورغم ذلك أيضاً لا ينبغي لملاحظة أن المساطر الائتمانية تتابع من تلك الظروف والتغيرات التي تطرأ على الائتمان إذ أخذ في إيماناً أن الجانب الحقيقي للعملية الائتمانية يتم أو لا وأخيراً بالمد من الائتمان الاستهلاكي.

غير أن التقدم التقني والاكتشافات الحديثة وتقدم وسائل النقل والمال السكاني كل هذه الأمور تطلب إيجاد منتجات اقتصادية أخرى تشارك في التطور فتتج عن ذلك التفرع لإنشاء الشركات وإنشاء فكرة الاستهلاك للسكنائي والتكاليف على شراء المواد الأولية ويوجد الائتمان ما يبرره نتيجة لتضاع الأسواق والظروف الاقتصادية والتقدم الاجتماعي، إلى مجال الائتمان واسع ويشمل كافة أنواع الأنشطة ويستوجب لعدم من الاحتياجات الاقتصادية - فهناك التجار الذي يسمى إلى الحصول على مساعدة خارجية لشراء المواد الأولية أو بضاعة الهامة وهناك من يستثمر الحاجة إلى تمويل أماكن العمل كالورش والمصانع وبراءة معدن الثقل والشاحنات ومخالفه وأيضاً عند والاتلات وما شابه ذلك من العناصر التي تتحقق بها القيمة التجارية والتي تظهر بالمزايا التي تمنحها للأصول الثابتة والتي تقابلها في جانب التضخم - الموارد - (القرض يسدّد عن طريق المزايا) في حالة التي يميز بين المقرض عن تدوير التمويل الذاتي المكامل بمعنى أن رأس المال لا يكتفى للاستجابة لطلبات المشروع من الأصول الثابتة فهنا يتم اللجوء إلى الائتمان - وهناك طرف آخر تطلب الائتمان على بيع شفعة من ثم الجوهري إلى الائتمان تكون مدفوعة بالرغبة في حلقة التجميع الاقتصادي والارتقاء، ويستوى الحياة كالتجارة إلى طلب السدود لتزويد الظرف على الكريمة وأيضاً إنشاء الطرق وإقامة المواصلات، ويختلط أجال الائتمان بضمان طبيعة الأصول - الطويل، فهناك الائتمان قصير الأجل والائتمان طويل الأجل والائتمان متوسط الأجل وهذا يندرج إلى البنك في الختام الأجل، الفصل على المال اللازم لتوفير العملية لدورة الإنتاج والبيع لديه، ومن الجوار أن الوباءات تتم عادة خلال فترات وأن الشروعات أيضاً تتجاذج إلى فترة زمنية قد تكون أسابيع أو شهور وتتضمن بين مرحلة شراء المواد الأولية ومرحلة بيع المنتج وتحدد هذه المراحل مرحلة الائتمانية.

ويظهر البعض إلى أن الائتمان قصير الأجل هو الذي يمنح للمشروع من أجل أن يوفر الدورة التجارية للدورة الفيزية وتزود مشروع عادة بين بضعة أيام وبضعة شهور وتتراها ما تتجاوز العام... والمقرض طبيعة المال سواء كان شخصياً طبيعياً أو اعتبارياً أو غير الذي الذي يسمى إلى تحقيق نوع من الفائدة موضوع الائتمان بعد فترة معينة - وقد تخلل هذه الفترة من الزمن للقرض شاره وهو تظهر الحاجة إلى ما يسمى بإعادة الجوهري لتزويد في إطارها تفرقة فترات سداد جديدة. أما الائتمان طويل الأجل فهو الذي يستخدم في تمويل الاستثمارات التي تبنى بشراها دائماً ولا تتحقق بالكامل إلا بعد قضاء بضعة سنوات وهذا النوع من الائتمان يحمل في طياته فكرة استهلاك الدين من البداية ويكون السداد الأمل من خلال تفرقة فترات السداد مع ذلك الاستمرار... ويتجيب العميل للتأمين على الدين بأن فترة السداد مناسبة لهذا النوع من الائتمان تتراوح بين عشر سنة وعشرين سنة، بل قد تمتد إلى 30 سنة. فائدة الائتمان متوسط الأجل الذي نشأ في أغلب الحرب العالمية الثانية وهو من تمويل طويل الأجل لا يهدف إلى تمويل دورة تجارية بل يهدف إلى تمويل من أجل على (الاستثمارات) ومن حيث ذلك أيضاً يظل الائتمان متوسط الأجل للائتمان طويل الأجل، فائدة الائتمان على الجوهري، أن الائتمان متوسط الأجل عادة تجدده فترات متعرجة وفي عامين وسبعة أعوام (ويروى البعض أن الفترة بالنسبة للتجارة

وتتطلب دراسة الائتمانية من يتولون هذه المهمة في للمصارف (البنوك) أعمال الفكر وتطبيق المعارف المحاسبية والاقتصادية والمالية والبيئية لديهم تطبيقاً جيداً بالترتيب الذي يحقق الأهداف المرجوة، وقد أهتم المليونون بمعرفة الموقف المالي للشخص أو مشروع ما إلى النظر إلى الأشخاص والشروعات من ناحيتهم من جانب المديريين وهم، الذين تعتبر الزبائنية بالنسبة إليهم بمثابة صورة لحالة التي هم بصدد دراستها والتي تمكنهم بالتالي من تقييم السياسة التي سوف يتبعونها حيالها ثم من جانب الآخرين من ترتيبهم حقيقة بشكل أو بآخر بالمشروعات وهؤلاء الآخرين إما أن يكونوا علماء للمشروع من يسمون إلى الاطمئنان أن أن المشروع قادر على احترام التعاقبات التي التزم بها معهم أو إما يكونوا من المديريين القويمة والقائمة الذين يهتدون للاطمئنان على المؤسسة سوف تولي لهم بالمستشارين في الوقت المفقط عليه... مهم في واقع الأمر أول ضمانات الائتمان - السداد - وقد يكون هؤلاء الآخرون أيضاً من المقرضين القويمة وعلى رأس هؤلاء المقرضين البنوك وهي المؤسسات التي تتطلع بطبيعة الحال إلى تقارب إيمانهم، أساس الاطمئنان للكتابة على السدود في أية تعاقبات أو تعاقبات ومن هذه الأسباب وعلى رأس القائمة تأمين العمل على السداد، وهذه الفئة الأخيرة لا تضل أن تكون على علم بصفة دورية بالموقف الذي للمشروع الذي يتعامل معه والمخاطر الجارية التي قد تحيط به وكلاً من هذه الفئات تسمى إلى الحصول على المستندات التي تفيده والمعلومات التي توهمها - ومن أهم الإشارات إلى أن الفقرة المأخوذة من تقرير كذا - 1 - على الشخص بهذا الأمر أن يحمل نوعها شيئاً متعلقاً بأن - فحالاتها بينها وبين سابقاتها من الإشارات مع التقييم الدقيق لحساب التكاليف وحساب الأرباح والضمان.

ويجب أن يكون مفهوماً أن دلالات عمليات التقييم المحاسبية والائتمانية إضافة إلى النص ورقة الاستهلاك المحاسبية هذه العمليات لا تفسر على الائتمانية كصورة إحصائية شديدة المقياس على مبالغ التقييمات الهائلة والمصارف تعلم للتزويد والائتمانية والمحاسبية والائتمانية التي تتواجد في المصارف بدلالة الائتمانية الجيدة... ومن هذه الزاوية يكون القبول للمصارف فذا أكثر منه عمداً، وللأمانة معناه الفاسد وأهله المدة على سبيل المثال هناك رغبة المقرض التي تطلب من العميل أو بائع العيز أن يبيع له بضاعة بالتقسيط ورب الأسرة لا يقرض من أجل سدر في وقت تقاضى منه بشكل موات والمعامل التي على سبيل سلفة من صاحب العمل... فكل هؤلاء لا يحوون على معنى الائتمان تعبيراً صحيحاً فهم في الواقع يدخلون أنفسهم في دائرة الضمان ويوجد الكثير منهم مدعوي في المقرض، هذه وعلى ذلك فإن هذا النوع من الائتمان يتغير صلبه إلى حصة الثقة والاطمئنان بدلاً من الرقابة والثراء.

غير أن الأمر يختلف كثيراً في عالم الأمصال في ظهور فكرة الائتمان - كان من أجل انتقال القوة الضاربة إلى مكان إلى مكان بدون حركة للتقود، ومنعت نتيجة لذلك أيضاً وسائل الائتمانات المختلفة وجاءت نشأة الحوالة والاعتمادات المستندية، ولفترة طويلة وحتى بعد انتهاء تلك تعامل التجارة مع المصارف محصورة في الحوالة فقط من أية عملية ائتمانية وما يلجأ إلى الائتمان إلا في حالة حدوث متاعير في تبادل العملات وما عدا ذلك كان هناك إقراض لأن كل من يتدفق عليه مالا يجد بالاعتماد على المصارف من الائتمانية المملوكة.



**LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS  
WEST BOUND**

NOVEMBER 2006

NOVEMBER 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V INDIA LOTUS	34E	01/11/06	PSD
M/V YM TIANJIN	05E	03/11/06	PSD
M/V YM CYPRESS	43E	04/11/06	PSD
M/V LT TRIESTE	06E	08/11/06	PSD
M/V SAVONA BRIDGE	05E	10/11/06	PSD
M/V YM BAMBOO	42E	11/11/06	PSD
M/V YM LONGEVITY	88E	13/11/06	PSD
M/V SCI VIJAY	08E	15/11/06	PSD
M/V RIALTO BRIDGE	24E	17/11/06	PSD
M/V YM GALAXY	64E	20/11/06	PSD
M/V YM PROMINENCE	31E	22/11/06	PSD
M/V YM ANPING	04E	24/11/06	PSD
M/V YM GLORY	84E	27/11/06	PSD
M/V CONTI SINGA	09E	28/11/06	PSD

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V YM LONGEVITY	88W	04/11/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V HANJIN MALTA	34W	07/11/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM GALAXY	64W	11/11/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V YM ANPING	04W	12/11/06	PSD	PSD/GOA/FOS/VLC
M/V HANJIN VALENCIA	64W	14/11/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM GLORY	64W	16/11/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V HUMBER BRIDGE	90W	19/11/06	PSD	PSD/GOA/FOS/VLC
M/V AKASHI BRIDGE	30W	21/11/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM COMFORT	91W	25/11/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V NEW PORT BRIDGE	50W	26/11/06	PSD	PSD/GOA/FOS/VLC
M/V NORMANDIE BRIDGE	39W	28/11/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN

### LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS

NOVEMBER 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V CONTISINGA	09W	05/11/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V CHISWICK BRIDGE	80W	07/11/06	P8D	RTM/ FXT/HAM/LEH
M/V SCI MAHIMA	18W	12/11/06	P8D	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM COSMOS	45W	13/11/06	P8D	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V JAMES RIVER BRIDGE	29W	14/11/06	P8D	RTM/ FXT/HAM/LEH
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	61W	16/11/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V GUANGDONG BRIDGE	21W	21/11/06	PSD	RTM/ FXT/HAM/LEH
M/V INDIA LOTUS	35W	26/11/06	P8D	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM ORCHID	46W	27/11/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V GRANVILLE BRIDGE	03W	28/11/06	PSD	RTM/ FXT/HAM/LEH

مكتب د. نور سعيد، 13 شارع الجمهورية، تلخيفون: 066/359885 فاكس: 066/338645  
مكتب د. سعاد بجوار شركة الخدمات لتليفون: (57) 320221  
القاهرة - نور سعيد - السويس

الإسكندرية: شارع فرانك عاده/ السلطة محطة الرمل/ 4861239 - 4873078 - 4873951 - 4862500  
 هافس/ 4840757 - 4847268 / 54630 - 54418 إسكندرية

الترتيب	الاسم	معلومات شخصية					ملاحظات
		تاريخ الميلاد	مكان الميلاد	الجنس	الديانة	الوظيفة	
1	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
2	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
3	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
4	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
5	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
6	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
7	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
8	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
9	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
10	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
11	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
12	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
13	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
14	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
15	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
16	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
17	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
18	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
19	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
20	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
21	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
22	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
23	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
24	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
25	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
26	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
27	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
28	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
29	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
30	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
31	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
32	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
33	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
34	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
35	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
36	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
37	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
38	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
39	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
40	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
41	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
42	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
43	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
44	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
45	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
46	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
47	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
48	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
49	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
50	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
51	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
52	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
53	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
54	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
55	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
56	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
57	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
58	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
59	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
60	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
61	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
62	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
63	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
64	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
65	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
66	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
67	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
68	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
69	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
70	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
71	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
72	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
73	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
74	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
75	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
76	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
77	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
78	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
79	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
80	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
81	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
82	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
83	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
84	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
85	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
86	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
87	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
88	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
89	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
90	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
91	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
92	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
93	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
94	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
95	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
96	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
97	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
98	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
99	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57
100	أحمد محمد	10	773	68.82	39.35	28.10	1.57







## نشاط إيرباص الأمريكية

أعلنت شركة إيرباص الأمريكية تنفيذ 182 طلب الشراء تمسك قيمتها بأكثر من 21 مليار وخمسمائة مليون دولار أمريكي، وذلك لصالح 12 شركة طيران، ويتضمن 112 طائرة طراز 320 و 40 طائرة طراز 350، هذا وقد طلبت الخطوط الجوية السنغافورية شراء 20 طائرة طراز 350 الجديدة و 9 طائرات طراز 380.

## شهادة الإيزا لمصر للطيران

صرح المهندس عبد العزيز فاضل رئيس مجلس إدارة شركة مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية بأن الشركة بدأت مرحلة الاستعداد والتحضير للحصول على المرحلة الثالثة من شهادة اعتماد هيئة الطيران المدني الأوربية "الإيزا" التي يتم إجراء اختبارات أوتال يونيو 2007، وتعتبر هذه المرحلة الثالثة والأخيرة التي تغطي ورش صيانة المحركات مع إضافة طرقات جديدة للبرونج للقيام بالصيانة الدورية، وبموجب تتسلم الشركة أحد المائتين الخاص بورش صيانة المحركات أوائل العام القادم 2007 من الشركة المفوضة لذلك.

## رحلات العمرة وال الحج

صرح رشاد رفاعي مدير عام مصر للطيران بالملكة السعودية بأن رحلات الحج تبدأ اعتباراً من ديسمبر القادم وحتى 25 من نفس الشهر، بينما تبدأ رحلات العمرة من 3 إلى 16 يناير القادم، وقد وصل عدد رحلات عمدة المعتمرين إلى 518 منها 37 رحلة إضافية.

## لاتنقير من إكسبرس

أكد المهندس رئيس الشركة التابعة لمصر للطيران بأن شركة الطيران الداخلي "إكسبرس" التي تم إنشائها مؤخراً لن تؤثر على شركة مصر للطيران للخطوط الجوية لأن هناك تكاملاً تاماً بين الشبكتين ونظام حجز واحد، وستستفيد الشركة الجديدة جزءاً من النشاط الإقليمي الداخلي، وستستغل الرحلات الدولية حكراً على مصر للطيران.

## الاهتمام بإجراءات السلامة والأمن

صرح الفريق طيار أحمد شفيق وزير الطيران المدني بأن ليس هذا أي نهائى بالنسبة لإجراءات السلامة والأمن بالطائرات وأطقمها الفنية سواء المصرية أو الأجنبية، وذلك بغرض تلافى حدوث كوارث جوية تهدد صناعة النقل الجوي بمصر، وسيتم منع شركات الطيران الغير حاصلة على شهادة "لاورا" الخاصة بالسلامة والجودة من الهبوط بالطائرات المصرية.

## زيادة حجم أسطول القطرية

قررت الخطوط الجوية القطرية زيادة أسطولها إلى الضعف خلال 10 سنوات، وبذا يصل حجم الأسطول إلى 110 طائرات عام 2015، وقد كان أسطولها عام 2003 28 طائرة زادت إلى 48 طائرة، وتعتزم الشركة إنشاء شراكة قوية مع مصر الجوية خلال السنوات القليلة القادمة بجانب أسطول من طائرات الشحن وذلك بغرض تعزيز النشاط في حركة نقل البضائع من وإلى آسيا عبر منطقة الخليج.

## أول قاعدة هندسية

صرح اللواء طيار حسن راشد رئيس شركة خدمات البترول الجوية بأنه سيتم افتتاح أول قاعدة هندسية لصيانة الطائرات المروحية في الشرق الأوسط في نهبير الجاري، وستستفيد القاعدة من خبرات ومعدات حديثة ومتطورة لصيانة الطائرات مع إعداد فريق فني من مهندسي الطائرات، وقد تم توفير كافة الإمكانيات لتكون القاعدة على أعلى مستوى.

## خسر استعمال الأجهزة الإلكترونية

قام باحثون في جامعة "سالون كارناتجي" بالولايات المتحدة الأمريكية بدراسة أظهرت أن استعمال الهواتف المحمولة والأجهزة الإلكترونية النقلة مثل الكمبيوتر المحمول والألعاب الإلكترونية تعرض الإلكترونيات للهبة على متن الطائرات للخطر خاصة أجهزة استقبال أنظمة تحديد الموقع المعروفة باسم GPS والتي تعتبر من الأهمية بمكان.

## دعم التعاون مع الصين

قام المهندس محمد لطفي منصور وزير النقل بزيارة أكبر شركة لتصنيع الجرافات في مدينة دليان بشمال شرق الصين بحث مع وزير السكك الحديدية الصيني سبل دعم التعاون والتنسيق في المجالات التي تتناسب مع احتياجات قطاع السكك الحديدية المصري، وقد صرح الوزير بأن الوزارة مهتمة بالتعاون مع الصين خلافاً كانت للتكنولوجيا الصينية المتفوقة حالياً لماشة الاحتياجيات المصرية.

## محطات وأخبار

## رئيسية: حوارات الإسكندرية والدخيلة

يستمع المهندس محمد مضمون وزير النقل بالمسؤولين في هيئة "hph" الدولية التي تتولى إدارة جزء كبير من ميناء مونت كونج والشركة الرئيسية في مشروع إنشاء رمصيف حيوات ميناء الإسكندرية والأخيلية، ويطلب الوزير من مسئولى هذه الهيئة الانتباه من هذا المشروع في الوقت المحدد له، وذلك تمهيداً لفتح الرئيس حسنى مبارك له خلال شهر ديسمبر القادم، وقد صرح الوزير بأن إنشاء رمصيف تداول الحاويات يأتي في إطار مشروع تطوير ميناء الإسكندرية والخليقة الذي تصل تكلفته إلى 700 مليون جنيه بخلاف 100 مليون قيمة الاستشارات التي ستوفرها هيئة HPH لإنشاء الرصيفين.

## الحد من تلوث مياه الرياح

صرح الدكتور صالح الطيمى رئيس لجنة الصحة والسكان بمجلس الشورى المصرى بأن اللجنة واقتت على انضمام مصر لاتفاقية الدولية لمسيب وإدارة مياه الصابورة (الرواسب) وذلك بهدف مكافحة التلوث البيئى لبياء البحار والمواضع السياحية بجانب مكافحة نقل الفضويات والكتائنات الصارفة التي تهدد الحياة البيئية بالبحر من خلال ظهور أنواع من البكتريا الضالة للإنسان.

## خطة لنظمة قضائى المياه

اعتمد الدكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والري خطة الاستراتيجية لمشروع التزوير الطبقي في مجال الهيدرولوجيا والموارد المائية وسبل إدارتها، ويقتل هذه الخطة أحد مشروعات الرؤية المشتركة لجامعة دول حوض النيل، ويتولى مسئولية تنفيذه حتى نهاية عام 2007 المركز الإقليمي للتدريب والدراسات المائية.

## الأمين العام للأمم المتحدة

وافقت الجمعية العامة للأمم المتحدة على انتخاب "بان كين مون" وزير الخارجية كوريو الجنوبي أميناً عاماً جديداً للأمم المتحدة خلفاً لكوفى أنان الذي انتهت فترة ولايته المنتهية من انتهاء العام الحالي، وبذا يصبح الوزير الكوريو ثامن أمين عام للأمم المتحدة منذ إنشائها عام 1945، وأول أسويو يشغل هذا المنصب من 35 عاماً، وقد تعهد بمواجهة التحديات الهائلة التي يعيشها العالم في الوقت الحالي وعلى رأسها الأزمة النووية الأولى لكوريا الشمالية والمخاض الذي يعيشها إقليم دارفور غرب السودان.

## مؤتمرات ومعارض والقائدات سياسيه

أعلن الدكتور نادر زكريا الرئيس الجديد لاتحاد منظمات الأعمال المصرية - الأوروبية أن الإتحاد لديه برنامج كامل العام القادم تضمّن مؤتمرات ومعارض وفعاليات سياسية في مصر وليبيا وأرمينيا وألبانيا وألمانيا وانجلترا وبلندا، وذلك لجذب الاستثمارات والتكنولوجيا الحديثة بجانب تنمية الصادرات ودعم السياحة وإيجاد فرص عمل.



# خصخصة الموانئ المصرية .. بين التأييد والتنديد

تعتبر الموانئ هي حجر الزاوية وتنمية وتطوير التجارة وجذب الاستثمارات ورفع أرقام الصادرات ومن ثم القضاء على مشكلة البطالة. فالموانئ هي مرآة عاكسة لكل ما يدور داخل الحقل الاقتصادي ومحولات تطوير الموانئ المصرية مرت بمراحل متعددة من خلال نظريات وآراء ... من خلال رؤى وآراء. وزير مذهب وآخر يأتي وكل منهم منهج وكل منهج حواريون ومعارضون.

النظريات والمخزون يتغيرون والموانئ ثابتة معدلات الأداء ثابتة أو تتغير بمعدل بطيء لا يوازن التغيرات الهائلة بالموانئ الجديدة. وإدارة الموانئ من خلال الجهاز البيروقراطي للدولة قد يعرقل مسيرة الانطلاق نحو الأمام. أما الإدارة المتخصصة من خارج هذا الجهاز فقد تساعد على الإصلاح..

لكن تبقى مسألة الأمن القومي والاختراق حال خصخصة الموانئ.

برأيك ما هو السبيل للخروج من هذه الإشكالية؟ وما هي الصورة المثلى من وجهة نظركم لإدارة هذه الموانئ وتطويرها وإدخالها حلبة المنافسة العالمية؟ إننا نبحث عن آراء جريئة وأفكار خلاقة تخص مصلحة الوطن فوق جميع الاعتبارات.

## الإدارة غير المالكة هي النموذج الأكثر نجاحاً

المواني في مصر تنقسم إلى عامة وتخصصية يحكم لإنشائها أو إدارتها قانون رقم 1 لسنة 22، 96 لسنة 98 وقانونياً لا مجال لخصخصة الموانئ العامة وتحويلها لموانئ خاصة Private Ports حيث لا يسمح القانون بذلك ولكن يسمح القانون بإنشاء موانئ جديدة تخصصية خاصة (ميناء غالب مائلاً) أو إنشاء أرصفة على موانئ عامة قائمة.

وعالياً تنقسم الموانئ من حيث الإدارة إلى أربع أقسام، أكثرها شيوعاً ونجاحاً هو نمط الإدارة غير المالكة Land Rall حيث تملك الدولة أو الولاية أو المحافظة الميناء وتمتلكها هيئة حكومية معينة Port Authority وتدير الميناء وتشغله مؤسسة Corporation أو شركة Company وهو النمط الذي تبنته حكومة مصر عام 2002 بناءً على دراسة عميقة قام بها مجموعة من الخبراء المصريين والأجانب وانتهت بمطال تطبيقي في ميناء الإسكندرية، ووافق المجلس الأعلى للموانئ على تلك السياسة، وهي نفس السياسة التي أوصى بها البنك الدولي وارتبعتها المجموعة الأوروبية لدولها.



لؤوي جبري / شريف حسن  
رئيس مجلس إدارة ميناء مرسى  
بورسعيد

إلا أن بعض غير التخصصيين يظل لهم أحياناً إما لأسباب شخصية أو لعدم الإلمام بكل جوانب الموضوع أن يبدوا اختراع العملية ويتحولوا من إلقاء الهيئات وتحولها إلى شركات دون وجود كيان لسلطة الدولة يدير ويراقب، ويقتن Regulator، فلي حالة إلقاء الهيئات دون وجود كيان مختص لسلطة الدولة يمتلك المال العام Public Tomin أن يصيح في مخابر الشركة القابضة أن تمنح حق استئجار أو أن توقع على اتفاقيات دولية حكومية أو أن تصدر تعليمات لأجهزة حكومية أخرى تعمل في الميناء (الشرطة - الجمارك - المخابرات - القوات المسلحة ... إلخ)، ويستظهر عشرات من المشاكل الإدارية أو القانونية، ... ويفسفر للشعير إلى تعديل صدرات القوانين أو سيتم الرجوع إلى السياسة المنطقية التي سبق دراستها وتبنيها وهي الإدارة غير المالكة أي لعمل الملكية Ownership الدولة (وتملكها سلطة الميناء) عن الإدارة (تمتلكها شركة قابضة أو مؤسسة أو شركات) وسواء تم التفصيل Operation بواسطة شركات متخصصة تدعى بواسطة الإدارة أو بواسطة شركات تقوم الإدارة بإنشائها (شركة إدارة الميناء) فإن الأمر وهو وجود سلطة الدولة للفصل بين المزاكنة ومراقبة عمل الإدارة والمختلن وإعادة تنظيم القانون ومراقبة الأسعار ومراقبة مدى الالتزام وتنفيذ قرارات اللجنة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO وغيرها من المنظمات الحكومية الدولية، والتعامل مع سلطة رقابة الدولية على الميناء port State Control والتعامل مع باقي أجهزة الدولة الحكومية وعدم تنازع الاختصاصات، وحتى يمكن للهيئة لعل أن يدار بأسلوب اقتصادي ويطلق يد الشركة التي تديره، فلابد أن نخرج من عبادة شركات قطاع الأعمال ونصمغ شركة استثمارية ولا أن نتجج اقتصادياً.

**الخلاصة:**  
الأسلوب الأكثر قبولاً في العالم والذي سبق واختارته مصر هو الإدارة غير المالكة للموانئ وفيه يوجد ممثل لسلطة الدولة عبارة عن هيئة ميناء Port Authority، هيئة ميناء (ماتة مويلف أو أقل) تقوم بدور اللطم والمراقب كما هو في روتردام مثلاً، وشركات تقوم بتنفيذ أنشطة الميناء (تخليق وورشاد - شحن وتخليق - إدارة محطة بضائع - إدارة محطة حاويات ... إلخ) وسلطات حكومية أو شبه حكومية تقوم بدورها (جمارك - رقابة على الصادرات والواردات ... إلخ).



## الموضوع كبير ويحتاج لورشة عمل

عبد الله العليم السيد بسبوني، مدير مركز البحوث والإستشارات لطاوع النقل البحري

سبق لمركز البحوث والإستشارات لطاوع النقل البحري أن قام بتنفيذ دراسة تحت عنوان "تطوير الموانئ المصرية ورفع كفاءتها" في عام 2002 وذلك بتكليف من وزارة النقل حيث تعرضت بالتفصيل لموضوع الخصخصة وكيفية معالجتها ومن وجهة النظر التخصصية أن هذا الموضوع لا يعالج من خلال مقال ولكن من خلال مؤتمر أو ورشة عمل نظراً لتعدد المعايير للورشة فيه سواء كانت إدارية أو تنظيمية أو مالية أو تشريعية أو اقتصادية

## الموانئ المصرية صحية مستباحة للاقتصاد البيروقراطية

### تصل أصابع الرأى المحدودة إلى الموانئ الهامة بيت الله

لاكثر من نصف قرن مضى والموانئ المصرية ما لبثت لتتلك أمام مسؤول ملح يتدبر من حركة مطبذبة على ينزل الساحة وهو متى تخرج الموانئ المصرية

### الاستأجار سبب موهن

من تصور أوضاعها الرامحة وكيف أنه زخم نهضة جديدة من داخلها يتلقب جدار شرقية الفكر

لتأريكي المعجزة أنه ليس في الإمكان أنصاره ما هو كانت .. لقد نظمت الموانئ المصرية بالرغم من استراتيجيتها ومقرها وأصمات الأوبار والخلفاء المذوق للقيام بها خضبة مستباحة لأكثر بيروقراطية على عليها تتابع على التقدم لدى أفتات منه أعداد كبيرة من الموانئ المحلية والأخرى التي دفع بهذا التساؤل الناصب إلى مستوى الأميغيات غير الملمة على الجهة التطوير وأونويات التنمية حليفة أن المختلطين السياسيين والإقتصاديين بالغ الأسف في مصر كانت وزلات لغضبياتهم متصومة حول مجالات اقتصادية أخرى لا علاقة لها على نحو وثيق بجوهرة التنمية الحقيقية الفعالة. مون تجيبة الالتزام الواجب إلى الموانئ وهي طاقات اقتصادية إنتاجية من التلال الأولى متخصصة في إنتاج وتوزيع الخدمات اللوجستية التي تعد من أبرز لوازم احتياجات أسواق التجارة الدولية الموصلة بحراً التي تدمر وتتسع بتراس صماتية. ويهين أن نطم أن الخصخصة مصلحة الاقتصادية الحقيقية لارتى لارتى الاقتصادات الدولية. اختصار والإيجاز فإن هناك عدة آليات لابد من استيعاب بعضها جيداً:

- 1- أن الخصخصة أو لعممة ليست هي لب القضية وإنما الإدارة الجيدة هي مضمون الفهم الجيد لسياسة التنمية سواء كانت خاصة أو عامة.
- 2- وهناك انقراض موهن أن نشأ وزارة النقل البحري والتجارة الخارجية.
- 3- أن يدع النظر على نحو عاجل في التكوين البيروقراطي المعرقل وغير التخصصي لمجاس إدارة ميناء الموانئ وحلال موانئ إدارة محطاً من أوتاس ذوي خيرات علمية وعملية تتراقب مع متطلبات العصر.
- 4- وعلى نداء الموانئ أن يدع تشكيل المجلس الأعلى للموانئ على أسس لا تنصح محالاً المناظر من تقرر إلى فهم الأوزان النسبية المؤثرة لسلطة خدمات الموانئ وأهميتها للإقتصاد القومي.
- 5- إن خبرتنا تجاه من تملك الموانئ الرأى المحدودة إلى هذه الموانئ يدفع الإقتصاد القومي الشن راسخاً بسبب تلك



## تجارب الماضي أثبتت أن أداء القطاع العام أفسد بطابع الاحتكارية المنافسة



د/ اسماعيل مبروك

استاذ (غير مدرّس) كلية الهندسة  
جامعة القاهرة - عضو هيئة التدريس  
- المجلس القومى للتشخيص  
- عضو اللجنة الاستشارية العليا  
للميناء - وزارة النقل - عضو اللجنة  
الاستشارية العليا لعمارة الميناء

الدولة وإعادة هيكلة الشركات العامة المتبقية من أجل الاستجابة  
الأكبر حاجة للميناء.  
شهدت الموانئ تطورا ملحوظا في السبعينيات وخاصة بعد إدخال  
خطة البضائع الحوائية وسرعان ما انتشرت هذه الخدمة لغطائها  
في البضائع النفطية، وبسهولة تداولها سواء على السفينة أو على  
جانب رصيف الميناء مما أدى إلى تخفيض التكاليف الصافية على الرصيف  
والإضافة إلى تخفيض تكلفة النقل بالنسبة لمصانع العامة وكان  
لهذا أيضا تأثيرا عميقا على تصميم وتداول البضائع التي تصلها  
السفن وكذلك على تطوير الموانئ نفسها كما إنها تزيد من إمكانية  
التحكم في نقل البضائع الصاعدة وفي هذه الأحوال، تصبح الموانئ  
مرحلة انتقالية البضائع التجارية التي تقتصد وتوسع الفرص أن  
يتم تشغيل الموانئ بنسب تجارية قابل للتمويل وأن تكون هي مصدر  
من الدولة . وهذه الموانئ مكنت ميناءى سلجوريو وكرايميو والذان  
يتبعان بقطاع موانئ على الطرق الممتدة عبر المحيط حيث تعتبر  
نقطة نقل البضائيات من أكثر الموانئ أهمية في العالم كما أن سفن  
نقل البضائع الحبوب والنفط والمعادن أخذت في التزايد في الحجم وقد ساعد على ذلك عوامل كثيرة  
منها الاستثمارات الحكومية الحديثة والتي صاحبها ضرورة التغيير في التنظيم، والتصميم، وتنمية  
وتشغيل الموانئ.

تعتبر الموانئ المخاض بين الأرض والبحر - وبطبيعة مواقع الموانئ النفطية والجوانب الاقتصادية  
والأمنية والبيئة لمصالح الموانئ فإن تحركات التاجر والبضائع تجري تحت إشراف أجهزة الموانئ  
وسيطرة الجهات المشغلة من الجمر والهجرة والأمن والتمويل. تقوم الموانئ بمهام أساسية في  
تنظيم تدفق نقل البضائع والتجارة الدولية، لذا فإن الدولة تشارك بشكل مباشر أو غير مباشر في  
إدارة قطاع الموانئ في جميع الدول تقريبا القائمة والتنمية إلى الموانئ إما ملك للدولة وإدارتها  
أو أجهزتها المختلفة.  
شهدت السفن الماضية تحول جدي في تحديد دور القطاع العام الذي يتسم بطابع الاحتكاري  
وقلة المنافسة في مساهمة تقدم الاقتصاد المحلي وتزويد وسائل توزيع السلع والخدمات مع  
انتهاء الحرب العالمية الثانية حتى أواخر السبعينيات ظلت كثير من الدول وكثير من الميناءين  
يقترعون أن الدولة يجب أن تؤدي دورا أساسيا في الأنشطة الاقتصادية وفي خطة لإحراز  
التقدم وتوسع فرص العمل وتحسين توزيع الدخل وتغيير السلع والخدمات للقاء فقد أصبحت  
كثير من الدول شركات تجارية مملوكة القطاع العام وبعض البلاد اجتهدت إلى تطوير الصناعات  
الكبرى وفرضت نظاما صارما على شركات القطاع الخاص لتفتتح بدءا من أواخر  
السبعينيات ومتزايدة في الثمانينيات حتى التسعينيات وفيها أصعب كثير من القادة  
السابقين وصناع الأنشطة والاقتصاديين والعلماء في كثير من الدول بخيبة أمل بضرورة القطاع  
العام على تحقيق الأهداف المطلوبة ولكن ظهر تدريجيا إجماع بالرى أن الأسواق للتنافس  
أصبحت تساعد التقدم الاقتصادي بغضلة تجرى إلى تحسين مستوى المعيشة، ويتضح  
مزيد من هذا الأسلوب الجديد في التفكير، أعلنت دول عديدة خطتها التي تمكن بيع شركات

## تهدف خطة الدولة لزيادة النمو الاقتصادي إلى 7.6% حتى عام 2010 ومضاعفة الناتج القومي كل عشر سنوات وزيادة الدخل القومي إلى أكثر من 4000 دولار أمريكي للفرد بحلول عام 2017 وذلك بتكلفة حوالي 550,000 فرصة عمل سنويا

4 - ضفاف شديدة ريع (مات)  
في رأس رأس (TRR) لا  
تقل عن 20-30 % من  
رأس المال  
5 - مستوى المصلحة في  
المشروع الجيد القيمة  
المالية المطلوبة لإيجاد  
الرصيد وهذا الرقم  
هو الأسس بالنسبة  
لمستشاري المصيرية  
والشؤون المالية  
من تساهم للملكية  
وإدارة إلى نظام الملك مع إدارة الخير  
نظام الموانئ وإدارة إلى Utility port (فيها تملك الدولة الميناء  
والخدمات والبنوك العامة به وتديرها وتعمل لمصالحها  
التي يختصار نظام حكمي وهذا النظام لا يتناسب في  
الوقت الحالي رغم أنه كان مناسباً في وقت من الأوقات  
والفشل الجار والملازم من نظام الملكية وإدارة إلى نظام  
الملك وطرح الإدارة مع شركات متخصصة لتقرر ونرى  
إتجاه الخطوات التالية  
الأوراق والسياسات والتشريعات تبقى مسؤولية الدولة معنية  
في إدارة النقل  
إدارة الميناء تبقى مسؤولية مجلس إدارة الميناء  
في إدارة الأعمال في تداول الموانئ - السفن والتخزين  
- التخزين - البضائع والسياسات صيانة الميناء - خدمة  
القطر - خدمة الإشراف - توفير المرافق للميناء  
تطرح للتفكير مع الشركات المتخصصة مع إبرام إتفاقيات  
مع إختيار لفترة أو بنظام الزايدة مع تشجيع المنافسة  
بين الموانئ منهم  
في إدارة الميناء والخدمات المصيرية متساوية هيئة الميناء  
هذه الموضوعات من دراسة هيئة الميناء التي تملك الدولة لإدارة الميناء  
جورج طراكان مسئول تطوير الميناء الأساسية لتفكير الأوسط وشمال  
الشرق الأوسط ووزارة النقل البحري، وشمالها وهي حاسن وكيل أول  
الوزارة

ختمت الدراسات التي تمت وتجرى حاليا إلى تطوير منظمة النقل  
البحري في مصر وذلك من أجل تحقيق أهداف المصيرية وجذب  
التجارة الدولية المارة وقد قدمت وزارة النقل البحري (قطاع  
النقل البحري الآن) إستراتيجية وسياسة قطاع النقل البحري في  
الوقت القادم والمصيرين وذلك بالعمل من زيادة القدرة التنافسية  
لرفع كفاءة الموانئ المصرية والخدمات التي تقدمها وهي سبيل ذلك  
يجب الاستثمار في تنفيذ السياسة التي تضمن تحقيق هذا الهدف  
في التوجيه المحدد بالآتي:

الاستثمار في مشاركة القطاع الخاص وتنظيم دوره في  
تقديم الخدمات المختلفة بالموانئ وذلك بالاستثمار في  
تطوير التجهيزات، وجودة وتبديله أو إصدار تشريعات  
تجديدية جديدة مع تطوير صناعة النقل البحري سواء من  
البنو أو الإقليم أو الشؤون المالي  
تشجيع الاستثمارات القطاع الخاص ومنحه التسهيلات من  
أجل تقديم الخدمات وإنشاء محطات تخصصية  
التأكد من استمرار رفع كفاءة ومستوى خدمات الموانئ  
وزيادة قدرتها التنافسية إقليمياً وعالمياً من طريق الاتي:  
1 - إعطاء الشركات العاملة في الموانئ المصرية مزايا أكثر  
في التصميم والخدمات الأخرى التي تتيحها بالتنسيق مع  
سلطة الميناء  
ب- تنمية وتطوير الموارد البشرية  
ج- الاستثمار في تطوير وتحديث هيئة التفتيش والقومية  
للموانئ  
د - تطوير والإهتمام بسياسات التسويق لجذب المزيد من  
العملاء والمستثمرين للموانئ المصرية  
هـ - الاستثمار في تنفيذ برنامج الخصخصة بما لا يهمل حقوق  
الدولة والمعاملين وقد إضمت مجلس الوزراء برئاسة الدكتور  
عاطف عيسى هذا البرنامج واعتبرت هذه العناصر هي  
إستراتيجية النقل البحري للقرن الواحد والعشرين



أحمد جبريل هادي حاسن

الخبير البحري - إستشاري  
وكيل أول وزارة النقل البحري - الأمين

أشددت أخيراً هيئة السلامة البحرية والتي خلصت عمل منظمة  
الموانئ في الإشراف على المساحات الخارج نطاق  
مسؤولية الموانئ وسلامة وأمن السفن العامة والتجارية  
في الموانئ المصرية ومثلها مثل ميناء الموانئ يقع رئيس  
مجلس إدارتها وزير النقل مباشرة  
وتتمتع هذه الإستراتيجية على تحسين الروابط الاقتصادية مع  
دول العالم وفتح مجالات جديدة والعمل على زيادة الصادرات  
حيث أن زيادة الصادرات هي الخلف إلى استثمار الأموال  
الاقتصادية حيث يجب وازم زيادة الصادرات بحسب 15 - 17 %  
سنوياً وتحقيق ذلك إلزامت الدولة بإصلاحات اقتصادية وإعادة  
الهيكلة لكثير من المؤسسات وكتيبة أوية لهذه الإصلاحات كان  
الاحتياطي من للقطاع المصيري ليجلي حوالي 17 شهر وازدادت  
وتنخفض معدل التضخم وزادت الإستثمارات الأجنبية في مصر  
(بدون قطاع الترفيه) مما يمكن نسبة الإصلاح  
ويتمنى قطاع الموانئ التي تم تطويره وإن لم يكن كافياً الكافي  
أو كليا أي تم تطوير جز، وجارى تكملة باقي الخططية ولتتمتع  
البشر بالمعادن في هذه الهيئات والادبي يجب تطويرها لمصالحها  
الفكر القديم بداراتها مع الإلتزام بخيرها ما يت التناقض  
فيها كتناسب مع التفتيش المستخدمة والأثر الواحد والمصيرين  
وتتمتع قطاع الموانئ في العالم أجمع إلى أنه عتمة منها  
نظام الملك وهو Lead local system إن تملك الدولة  
بالتكامل الميناء وتقيم بإيادها، الهيئة الأساسية (القومية)  
والمتنحية من تقدم طرح الأربعة والخمسة شركات  
مؤهلة لتقديم بداراتها مع الإلتزام بخيرها ما يت التناقض  
علي إلى هيئة الميناء وطبقا لإتفاق على الحد الأدنى يجب  
على المستثمر توفيره

### مثل

رصيد طوله 100م تم بثلا بتكلفة عشرة ملايين جنيه بحسب  
هيئة الإيجارية من أساس  
1 - فترة لإعلاء الكفاءة (عد سنوات)  
2 - تصاميم التفتيش من فترة الإعلاء لإنتاج الإعلاء سنوياً  
3 - تصاميم تقديم المصيرية والتطوير خلال عمر الرصيد (أو  
فترة التناقص)

الموانئ المصرية  
تعتبر الموانئ المصرية وزارة النقل والبحر وتأسس برؤساء الهيئات  
بمجال إدارتها الذين يتبعون هيئة وزير النقل مباشرة أما ميناء  
السفينة والذي يديره بروسيدع للذين يداران بواسطة القطاع  
الخاص يتناقض عد إختيار من الدولة



## هناك أكثر من 36 دولة تأخذ بنظام خصخصة التشغيل



د/ أحمد عيسى  
مدير الموانئ المصرية للتجارت  
والقانون الإقتصادي

هناك أكثر من 36 دولة في مختلف أنحاء العالم تأخذ بإجراءات خصخصة التشغيل لمعظم أو معظم الموانئ التجارية عن طريق بيع الأصول أو إسناد عقود إدارة (منح إشتياق) طويلة الأجل، ولقد خصصت الدول العربية خدمات الموانئ وأصاحت تنظيمها منذ عقود مضت وهذا الاتجاه العالمي لخصخصة خدمات الموانئ يمكن مصر من أن تختار ما يناسبها من أساليب الخصخصة وإعادة التنظيم.

لإعادة التنظيم والخصخصة لخدمات الموانئ في معظم الدول استهدفت واحد أو أكثر من الأهداف التالية:

- زيادة الكفاءة وتخفيض تكاليف خدمات الموانئ للمساعدة في جعل الصادرات أكثر تنافسية في السوق العالمي.
- زيادة إيرادات الموانئ وتشجيع المنافسة بين موردي خدمات الموانئ في كل ميناء، وبين الموانئ وبين الموانئ في الدول الأخرى.

- إزالة التكتسب وإزالة عوائق توسيع التجارة.
- دفعهم سياسة الإصلاح الاقتصادي والإصلاحات السوقية.
- جذب عائد كبير من المستثمرين في القطاع الخاص لمواجهة التوسع في حجم التجارة وخلق ميناء محوريين للترانزيت.
- تحويل (أو نقل) قبضة التشغيل إلى مخططي القطاع الخاص بينما يتم الاحتفاظ بملكية البنية الأساسية للموانئ وإدارة الكلية للحكومة.

- تشجيع منتجي القطاع الخاص والمصدرين والمستوردين لبناء وتشغيل محطاتهم المتخصصة.
- تنظيم أو المحافظة على إيرادات الحكومة من تشغيل الموانئ كخدمات تنظيم أو المحافظة على ميناء مستويع الممالة.
- ومن أمثلة الدول التي أجرت إصلاحات بالموانئ:

- 1- بدأ، بدأت في عام 1991 تطبيق سياسة موانئ جديدة لتشجيع الاستثمارات الأجنبية الخاص في معدات الترانزيت بالميناء وكذلك لإصلاح خدمات الموانئ ورفع كفاءتها.

- 2- المكسيك: بدأت في إخراج سياسة أليات السوق التي اتبعتها لإعادة التنظيم والخصخصة والمنافسة بين الشركات من أن تقتصر من أن القطاع العام لا يمكن تحديث ورفع الكفاءة بالموانئ حيث لا يملك التحويل الآن وأصدرت قانون جديد للموانئ في عام 1993 حل محل مركزية هيئة الميناء واعتبر كل ميناء جديد كشركة كل أسهمها مملوكة لقطاع العام والتي يتم بيعها بعد ذلك عن طريق منافسة للقطاع الخاص يحد أقصى 49% منها. ولجانته وهذه الموانئ المستقلة لم يشرعوا بإنشاءها منذ 22 ميناء تجزئ بمرحلتين تم إنشاء ميناء عامة تحت وزارة النقل والمراسلات عام 1944 اختصاصها لإشراف والتنظيم وليس الإدارة والتشغيل.

- 3- الأرجنتين: بدأت الحكومة منذ عام 1992 في الأخذ بتغيرات جوهريه في سياسة الموانئ تهدف إلى إعادة

تنظيم خدمات الموانئ ولا مركزية الإدارة واستبعاد الاحتكار وخصخصة تشغيل الموانئ لرفع كفاءة خدمات الموانئ وتخفيض التكلفة وخلق المنافسة بين موردي الخدمات بالموانئ فلهذا سمح قانون الموانئ بالأرجنتين لأي مستثمر محلي أو أجنبي لإنشاء وتشغيل محطات أو منشآت بونق قنود فيما عدا القنود الخاصة بالأمم واليحية والفرايبات. تم خصخصة 6 محطات بميناء بيونس آيرس بفتح عقود التزام لمدة 20 عاماً عن طريق المنافسة لعدد 5 استثمارات ومشغلين مستقلين من الشركات المحلية والأجنبية وتبدأ تلك انخفضت التعريفات المخططة بمقدار 20% - 50% وانخفضت تكلفة استيراد البضوب من 9 دولار للطن إلى 3.5 دولار للطن وارتفعت طاقة معدات التحويل إلى المصطف.

- 4- تشيلي: بدأت في عام 1981 تسمح للقطاع الخاص في التحويل ببيع المستثمرين (المصدرين أو المستوردين) لإنشاء 25 محطة متخصصة للتجارة في منتجات رئيسية.

- 5- فنزويلا: بدأت في عام 1989 وارتفعت الإنتاجية 50% وتخفيضت زمن التحويل من 2-3 إلى يوم واحد أو أقل وارتفعت ساعات العمل بالموانئ من 8 ساعات 5 أيام إلى الأسبوع إلى 24 ساعة 7 أيام في الأسبوع.

- 6- البرازيل: أصدرت قانون إصلاح الموانئ عام 1993 يسمح للقطاع الخاص بتشغيل الموانئ وفلقت التنظيم في عام 1995 بفتح شركات القطاع الخاص التزام تشغيل الخدمات العامة شاملة خدمات الموانئ عن طريق المنافسة.

- 7- روسيا: بدأت عام 1992 في خصخصة الموانئ حيث تمليك المراكز بالموانئ التي استبعدت من الخصخصة مثل الرافسي وحاجز الأمواج، والطرقي، وتم تحويل الباقي للشركات المساعدة الجديدة بكل ميناء وتم توزيع الأسهم لشركة المساعدة كما يلي:

- 65% يذهب بالولاية لامتيازات العاملين.
- 29% تم بيعها من خلال منافسة للقطاع الخاص أو المستثمرين.
- 62% تم الاحتفاظ بها مؤقتاً على أن يتم بيعها بعد ذلك.
- 8- الهند: اتهمت الهند مقترحات البنك الدولي لإصلاح خصخصة الموانئ بعقود التزاحم.
- 9- باكستان: بدأت في عام 1991 في خصخصة التشغيل بالميناء.

- 10- ماليزيا: أصدرت القانون عام 1990 حيث يسمح بالخصخصة بشروط عقود التزام وأجرت هذا الحق لهيئات الموانئ ويطلب تلك الحصول على موافقة مسبقة من وزارة النقل قبل البدء في إجراءات خطة الخصخصة.

- 11- موزمبيق: بدأت السكة الحديد والبناء في موزمبيق في تقديم عقد التزام لمدة 15 عاماً لتشغيل محطات تداول الحاويات والجمع والمواصل والسكن.

- 12- إنجلترا: مع العقد منذ عام 1993 اذعة مدينة ثلاث سنوات لتشغيل البسة محطات التي تغطي كل تداول البضائع في إنجلترا ويبدأ المراجعة خفض العدد إلى 4-3 محطات وتم إسناد تشغيل العقد إلى مالكي شركات السفن المحلية والعالمية.

### مشاركة القطاع الخاص في التمويل

إن الحاجة إلى تمويل القطاع الخاص لخاص المشروعات البنية الأساسية من ذرة الموارد بصفة عامة وخاصة تلك التي تخصصها الدولة لمشروعات البنية الأساسية في حين تتوافر الأموال لدى القطاع الخاص ويمكن الاستفادة من تلك الامكانيات وتميكتها على الأخذ في الاعتبار قدرته على تقديم خدمة أفضل وإدارتها بأسلوب أكثر كفاءة واستجابته السريعة للاحتياجات وبقدرته على التسويق وتلبية رغبات المستثمرين ومراقبة التكاليف أو تقديم خدمة أفضل وبكفاءة أقل وبذلك يتم إزالة احتكار القطاع العام لهذه الخدمات.

### أساليب مشاركة القطاع الخاص

في مشاركة القطاع الخاص في تمويل البنية الأساسية بالموانئ ثلاثة وهذه الأساليب لا يلزم تنفيذها أو تكاملها ولكن يتم اتباع ما يناسب الدولة منها والجميع أن تتجسد الدولة في الاستفادة من إمكانيات القطاع الخاص مع تعظيم العائد لخدمة الأخص ويخفف التكاليف على هذا الأخص الذي يمكن هناك معرفة الحالة بوضع الحكومة وقدرتها السياسية ومدى تأثيرها على التغيير وإدارته ووضع المستثمرين والوضع الاقتصادي والإطار القانوني وقدره المسموحات في الدولة على الأخذ في الاعتبار الخطوة الأولى في تنفيذ هذه البسيطة حيث أن الحالة تكون أصعب المراحل لأن نجاحها سوف يتيح الاستثمار والتوسع وفتح المجال لقطاع آخرى.

وبذلك فإن القطاع الخاص يتم دخوله على الوجه التالي:

- 1- الأسلوب الأول: يتطلب إعادة تنظيم الإطار القانوني القائم للسماح للقطاع الخاص بدخول مجال الاستثمار في مشروعات البنية الأساسية وتواجده في سوق لتقديم خدمات ذلك وإنشاء مشروعات جديدة بخلاف تلك القائمة أو نقل خدمات أحد الأنشطة إلى القطاع الخاص لاستكمال وتطويره والتوسع فيه ويتم ذلك على أساس عقود التزام أي على أساس علاقة تعاقدية وذلك بتكليف القطاع الخاص بالعمل وتقديم خدمات لإسليم بضوب ما في المنافسة مع الشركات القائمة وعلى هذه الحالة تكون التكلفة السياسية محدودة للغاية حيث أن ذلك لا يسع وضع المشروعات القائمة وتمثل التكلفة الأساسية في كيفية مواجهة مقاومة الجهات الهامة ذات النفوذ لتحويل وتكون مواجهة استجابة سريعة وقوية للمستثمرين في المدى المتوسط فإن هذا الأسلوب يولد ضغطاً على الحكومة لإعادة التنظيم وفتح السوق تماماً للقطاع الخاص.

- 2- الأسلوب الثاني: تتمثل في أن تقوم الدولة بتحويل بعض ما تملك من مرافق إلى القطاع الخاص جزئياً أي خصخصة بعضها كبدائية وذلك يتطلب رغبة سياسية كبيرة للخصخصة وتكون مواجهة استجابة سريعة وقوية للمستثمرين في المدى المتوسط فإن هذا الأسلوب يولد ضغطاً على الحكومة لإعادة التنظيم وفتح السوق تماماً للقطاع الخاص.
- 3- الأسلوب الثالث: تتم الخصخصة بكافة وإعادة التنظيم خصوصاً موقفاً قريباً لهذه الاتجاه ويستند قادرة ويتم خصخصة قطاعات عديدة وفي كل الحالات يكون قد تم كسر احتكار الحكومة لخدمات البنية الأساسية بمرجات متفاوتة طبقاً للمعنى الذي اتفق ويختلف دور الدولة في كل أسلوب وتكون الحكومة متفاعلة في الأسلوب الأول بين الحكومة والمستثمرين في الحالة الثانية يتم وضع الإطار التنظيمي



## خصخصة الموانئ المصرية .. بين التأييد والتشديد

وتبوعين نطاق عملها فقد أقدمت استثمرت الدولة أهمية الإستثمار في هذا القطاع بقراره بفتح القطاع الخاص المصري والأجنبي بتصميم وإدارة وتطوير الموانئ واستفادة من إمكانية حيث يجري الآن تنفيذ عدة مشروعات منها.

مشروع إنشاء رصيفي حاويات في ميناء الإسكندرية والخليقة بمشاركة ميناء HPH الدولية بقرار في إطار مشروع تطوير ميناء الإسكندرية والخليقة وتهدف عملية التطوير إلى رفع معدل تداول الحاويات في ميناء الإسكندرية والخليقة إلى 1.5 مليون حاوية سنوياً.

وفي ميناء ميناء دمياط تم التعاقد مع شركة دمياط الدولية KGLPI ومجموعة عارف للاستثمارات الكويتية على إنشاء محطة حاويات متكاملة لتداول الحاويات على مساحة حوالي 1.1 مليون متر مربع بقرعة المرحلة الثانية لدمياط حيث سيتم إنشاء أرصفة بطول 2300 متر وعمق 17 متر وساحات تخزين الحاويات على مساحة حوالي 750 ألف متر مربع وعددت تشمل أرصفة صقلية وسيتم الإنتهاء من المرحلة الأولى في نهاية عام 2008 حيث يتم تداول 1.5 مليون حاوية سنوياً.

وبعد إنتهاء المرحلة الثانية يتم تداول 4 مليون حاوية سنوياً وتصل الإستثمارات بالمشروع إلى مليار دولار نهاية مراحل المشروع وسيمثل بالمشروع خلال فترة الإنشاء عمالة مؤقتة تصل إلى حوالي 10000 عامل وعمل إنشاء سكنات العمالة الدائمة حوالي 2000 عامل.

وتقوم هيئة للمياه بالتعاون مع إحدى الشركات التي تمتلك تقنيات فائقة متقدمة خاصة العمل مع منسج الغبار أثناء دخولها للمياه وذلك لأن الهيئة ليس لديها التاخرات الخاصة بهذا النشاط.

كما ساهمت الهيئة في إنشاء شركة لمزاولة نشاط محطات سفن الروافد ويرعى منهاها الترخيص اللازم لمزاولة العمل بالميناء وذلك من خلال التنسيق في إنشاء خصخصة الموانئ ودراسة أن يتم ذلك في مجال النقل والإيراد وخبرها من الأنشطة التي تقوم بها هيئات الموانئ . ومن الضروري الإستثمار في تطويرها بتوسع نطاق عملها بتنظيم الخدمات وتنظيم محاور خدمات النقل وخدمات التوزيع والتخزين وخدمات التسويق وخدمات التكاليف ولقد تقرر مفهوم الميناء من أنه نقطة إلتقاء مختلف السفن وليس له علاقة بنظامية الميناء وأصبح مركز إقتصادي متكامل يعمل في كافة المجالات ذات القيمة المضافة مثل الصناعات والتخزين والتفريغ والنقل والتخليص الجمركي وغير ذلك أي يتحمل الميناء أي جيعس الميناء ، حيث يتكامل الميناء مع صناعة النقل أي يتوسع خارج نطاقه أي يتوسع ببسطة النقل ويتحمل أي مركز لوجستي (إتني يقتي العملية الإستراتيجية لإدارة تحرك وتخزين المواد والبضائع المرتبطة بها من نقطة إلى أخرى أي يتم نقل البضائع من نقطة المنشأ إلى المكان المحدد بالشكل المناسب وفي الوقت المناسب وبالتكامل الآن وفي المرحلة الإستراتيجية (الربع).

وبذلك فإن الميناء يتحول من كفاءة التشغيل إلى الكفاءة الكلية لنظام النقل والتوزيع أكثر من الإعتماد على تحسين التشغيل بمعنى آخر وفي كيفية تنظيم النقل والتوزيع بكفاءة يلزم تطوير الموانئ والتوسع في مشاركة القطاع الخاص سواء في خدمات الموانئ أو بنيتها الأساسية أو ككفاءة التشغيل المواني من الإصلاح الاقتصادي الشامل التي يجري الآن في مجالات أخرى ، الإصلاح المصري تحسين عملية التمويل للقطاع الخاص المحلي والأجنبي الإستثمار في تشغيل الموانئ .

• مزيد من الإستثمار في وسائل النقل الداخلي.

• الإصلاح القانوني لنقل الإستثمارات الخاصة في كافة المجالات.

ويفترض أن تكون المخاطرة قليلة بزيادة مشاركة القطاع الخاص وفي الأسسب الثالث يكون للدولوة دور تجاري محدود وتكون مهمة الدولة خلق البيئة المشجعة للقطاع الخاص.

### الوضع في مصر:

لقد بدأت الحكومة في مصر منذ عام 1996 في خطوات إصلاح الموانئ حيث صدر القانون 1 لسنة 1996 بإنشاء الموانئ لتخصيصه. وفي عام 1998 صدر القانون رقم (1) لئلي سمح للقطاع الخاص في المشاركة في أداء خدمات الموانئ وصدر القانون رقم 22 لسنة 1998 بتعديل القانون 1 لسنة 1996 حيث سمح للقطاع الخاص بإنشاء موانئ عامة أو متخصصة أو إنشاء أرصفة متخصصة في الموانئ القائمة وإدارتها واستغلالها وصيانتها وتحصيل مقابل استخدامها وتم إتخاذ إجراءات جادة لإعادة ملكة الموانئ في مصر ومنذ الأقران الوزاري 30 ، 31 لسنة 1999 تنظيم مزاولة القطاع الخاص لمختلف الأنشطة في خدمات تشغيل الموانئ والذي تم تعديله أخيراً بالقرار رقم 520 لسنة 2003 حالي . وذلك تم إزالة احتكار شركات قطاع الأعمال العام لخدمات تشغيل الموانئ وفتح المجال للقطاع الخاص للمشاركة وفتح مجال المنافسة بهدف خفض التكاليف ورفع كفاءة الأداء وذلك بمنح التراخيص طبقاً للقرارات الوزارية المنظمة لذلك حيث يعطى الترخيص الحق في تقديم الخدمة ويمكن تعديله عن طريق لجنة التي لها الحق في منحها طبقاً للقانون.

ومن الأمثل أن يتم تطوير العمل في هذا المجال حيث تتم المشاركة بشكل عميق مع القطاع . وهو تعاليد بين الهيئة العامة والمسلط وهو يحدد الملقق التتالية والالتزامات لكل طرف ويتضمن أيضاً البقون التي لا يجب تنفيذها من طرف واحد والمشاركة وفتح مجال المنافسة بهدف خفض التكاليف ورفع كفاءة الأداء وذلك بمنح التراخيص طبقاً للقرارات الوزارية المنظمة لذلك حيث يعطى الترخيص الحق في تقديم الخدمة ويمكن تعديله عن طريق لجنة التي لها الحق في منحها طبقاً للقانون.

ومن الأمثل أن يتم تطوير العمل في هذا المجال حيث تتم المشاركة بشكل عميق مع القطاع . وهو تعاليد بين الهيئة العامة والمسلط وهو يحدد الملقق التتالية والالتزامات لكل طرف ويتضمن أيضاً البقون التي لا يجب تنفيذها من طرف واحد والمشاركة وفتح مجال المنافسة بهدف خفض التكاليف ورفع كفاءة الأداء وذلك بمنح التراخيص طبقاً للقرارات الوزارية المنظمة لذلك حيث يعطى الترخيص الحق في تقديم الخدمة ويمكن تعديله عن طريق لجنة التي لها الحق في منحها طبقاً للقانون.

ومن الأمثل أن يتم تطوير العمل في هذا المجال حيث تتم المشاركة بشكل عميق مع القطاع . وهو تعاليد بين الهيئة العامة والمسلط وهو يحدد الملقق التتالية والالتزامات لكل طرف ويتضمن أيضاً البقون التي لا يجب تنفيذها من طرف واحد والمشاركة وفتح مجال المنافسة بهدف خفض التكاليف ورفع كفاءة الأداء وذلك بمنح التراخيص طبقاً للقرارات الوزارية المنظمة لذلك حيث يعطى الترخيص الحق في تقديم الخدمة ويمكن تعديله عن طريق لجنة التي لها الحق في منحها طبقاً للقانون.

### 1 - ميناء شمال السخنة

تم طرح مناقصة مالية محدودة بين الشركات المتخصصة في إنشاء وإدارة محطات التناول المختلفة بالموانئ وذلك لإنشاء وتشغيل رصيف الحاويات (في نظام BOT) لمحطات التناول لإستقبال البضائع الواردة ميناء شمال السخنة بطول 1700 متر و2000 رصيف 1500 متر أرصفة تجارئة بعمق 17 متر وعدد 2 رصيف دور حول منها 100 متر أرصفة خدمة وحدات بحرية بطول حوالي 300 متر وساحات تخزين مقدارها 500 قنطرة .

تم توقيع الاتفاقية مع شركة تنمية ميناء السخنة (وتتضمن مؤسسية شريك أجنبي وهو شركة S.S.A الأمريكية) لفترة 25 متراً . وتم تقديم الشركة بإنشاء المحطات المختلفة وتوفير الخدمات اللازمة لكل طرف على أحدث نظام عالمي عاليه وأحدث تكنولوجيا معدات لتتفيذ معدلات تداول عالية تتنافس

### 3 - مشروع إنشاء رصيف بتناول في ميناء الدخلة

محطة تداول منتجات بتروكيميا تتسع لقرابة 22 مليون طن سنوياً جاني الرصيف حول الرصيف 300 متر والعرض 40 متر والمق 14 متر بالإضافة إلى الساحة الخاصة لإستقبال الفشات الأخرية والتشوين ويبلغ مساحته 80 ألف متر مربع من التعاقد مع شركة الشرق الأوسط للصهرجريت وحيط الألبين (ميدان بنظام BOT) وبمدة الإستئجار 30 عاماً واستثماراً 45 مليون دولار.

ويعتد نجاح مصر في تطوير القوانين وتشغيل الميناءات السابق الإشارة لها (شمال السخنة وشرقي بورسعيد) فينبغي الإستمرار في خصخصة الموانئ وتطويرها ورفع كفاءتها من خلال قدرة على التطوير ومواجهة الطلب المتزايد



# تتمة المهارات في استخدام الكود الدولي للبضائع الخطرة (IMDG - CODE)

إعداد: مهندس/ هشام عبد القادر عبد الله

مدير عام منظومة السلامة والمعدات الدولية لشركة المصرية للملاحة البحرية

المقدمة:

من مخطئ اكتساب الأفراد للمهارات اللازمة لإتقان التعامل مع الكوارث قبل ولأثناء وبعد وقوعها ... فإنه يتحتم على أفراد أطقم السفن أن يكونوا على وعي كاف وتدريب لائق بالقدر الذي ينمي لديهم مهارات التعامل مع المعلومات الواردة في الكود الدولي للبضائع الخطرة. وبالتالي يكسبه المزيد من الكفاءة في التعامل الإيجابي مع الأزمات والمواقف الصعبة التي قد تلجئ عن شحن بضائع خطرة على ظهر السفن بفرض الحد من الضائر والحفاظة على سلامة الأرواح وعدم تلوث البيئة البحرية.

شهادة البضائع الخطرة:

• كل سفينة جاهزة لتسليم بضائع خطرة يجب أن تكون لديها شهادة صادرة باسم السفينة تسمح لها بحمل هذه البضائع الخطرة حيث يحدد بها نواحيات البضائع المسموح بحملها وكذلك مكان تسليمها على السفينة سواء كان ذلك على السطح العلوي أو داخل حطابها ... كما تتضمن الشهادة ملاحظات تختلف حسب المواصفات التصميمية للسفينة تعرف على مدى بعد مكان تسليم البضائع الخطرة من ميز الإعاشة وغرفة القيادة ومعدات التثاق الأرواح أو بعض القطوع المرصى الفاصل بين غرفة الآلات والمضخ الجانبي لها وكذلك عن مصادر التلوث كإتمام كمام الأبخرة الخارجة من شفاط عوادم المصير.

• كما يرقق والشهادة سجل يتضمن الإصابات والمعدات المتأثرة على ظهر السفينة والتي لها علاقة بالتعامل مع البضائع الخطرة المسموح بحملها على هذه السفينة مثل التجهيزات المثبتة لمكافحة الحريق باليد والبضائع الخطرة - معدات الإنقاذ - المعدات الكهربائية والكتابات يميز البضاعة - ملصقات مرآوة التسمية - أي ع الملصقات القتالي الأماكن تقيتها ... إلخ.

الكود الدولي للبضائع الخطرة:

• حيث يحدد في شكل ثلاثة أجزاء تتضمن على سبيل المثال لا الحصر ما يلي:  
الجزء الأول:

يستحق على تصنيف المواد الخطرة (التلجرات - الغازات - السوائل القابلة للاحتراق - المواد السائلة القابلة للاحتراق - المواد الكاسدة - المواد السامة ... إلخ) وباشتراطات التغليف والاختبارات التصميمية للعبوات كما تتضمن اشتراطات التسليم والفصل بين المواد حسب نوعية خطورتها وكذلك اشتراطات نقلها والتحكم في درجة حرارتها وغير ذلك.

الجزء الثاني:

يستحق على قوائم تصنيف المواد الخطرة والاشتراطات الراجية بشأنها حيث تتضمن القائمة اسم المادة الخطرة ورقمها الدولي ودرجة تصنيفها ومخاطرها الإضافية كما يحدد نوعية تغليفها وسواها والكتابات المحيطة في العبوات الداخلية ماذ بالإضافة إلى الاشتراطات تستقيها وفصلها عن المواد الأخرى وأخيرا الخواص المميزة لفرقتها وتعليمات التعامل معها في حالة اندلاع حريق أو في حالة حدوث تسرب منها.

الملصقات التكميلية:

تضمن جداول تصنيفية لتكيفية التعامل مع كل مادة خطرة سواء في حالة اندلاع حريق أو حدوث تسرب منها (وأتى بعد الإتمام المسبق بها من جانب بيان ومطابق السفينة مبدأ أساسيا في الحد والتقليل من المخاطر الناجمة من الحوادث الطارئة سواء حريق أو تسريب). كما يستحق هذا الملصق التكميلي على إرشادات الإسعافات الأولية الطبية للتعامل بها في حالة الحوادث الناجمة عن التجهيزات المختلفة من البضائع الخطرة.

منظومة إدارة السلامة والبضائع الخطرة:

• بالنسبة للسفن المسموح لها بشحن بضائع خطرة فيجب أن تتضمن منظومة إدارة السلامة لهذه السفن الإجراءات وإلزام المراجحة الواجب اتباعها وكذلك لاختبارات التتريبية للتعامل مع المواقف الطارئة الناجمة عن هذه البضاعة بهدف تحقيق السلامة للسفينة وأرواح الطاقم عليها وكذلك منع تلوث البيئة البحرية عن شحن هذه البضاعة.

• إن وجود قائمة مراجعة يتم استيفائها فور التخطيط لظن بضائع خطرة تستلزم الإراء الطاقم في تحقيق الاشتراطات الراجية والواردة في الكود الدولي للبضائع الخطرة كما مستلهم بالجدول المناسب لهذه التربة من البضاعة الواجب اتباعه في حالة اندلاع حريق أو في حالة حدوث تسريب للبضاعة الخطرة على ظهر السفينة.

سلامة الأفراد على ظهر السفينة:

• كل شخص من فريق المكاتب يجب أن يرتدي ملابس الحماية المناسبة سواء لمكافحة الحريق أو مكافحة التسرب (حيث أن ملابس مكافحة الحريق لا تكون مناسبة للتسرب وكذلك ملابس مكافحة التسرب غير مصممة لمكافحة الحريق) هذا بالإضافة إلى جهاز التنفس وأن يكون مديرا بالشكل اللازم على الاستعداد للتعامل بها في الموقف الطارئ.

• ضرورة المحافظة دائما على مسار أو عمر القوي من الحريق لأفراد مكافحة الحريق. • حماية عين الإعاشة وغرفة القيادة من الفترات السامة المجمعة من بعض البضائع الخطرة من خلال إيقاف منظومة التهوية الأماكن (العين والإعاشة) وغلج جميع الأبواب والفتحات ... وإذا أمكن يتم تغيير اتجاه السفينة لتكون فوق الريح.

• في حالة تسرب بضاعة خطرة يراعى عدم الاتصال المباشر بها وبالمستش. • أي تلوث للجد بالماء للخطرة يجب الإسراع بإزالته والفصل بكميات وفيرة من المياه مع استخدام

الإرشادات الواردة في كتيب الإسعافات الأولية.


• احتمالية تطور الحالة الشككية إلى حدوث حريق أو اندلاع حريق وإعطاء تأثيرات سمية بالهواء الجوى يجب أن يؤخذ في الاعتبار.

الخلاصة:

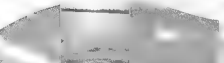


لقد أصبح من السليم بأن التغيرات العملية على ظهر السفن التدريب على المواقف الطارئة الناجمة عن اندلاع حريق لإحدى عبوات البضائع الخطرة أو في بضاعة أخرى مجاورة من أساسيات العمل البحري لخطرة أو حدوث تسرب أو اشتكاب لإحدى عبوات البضائع الخطرة تعد من أساسيات العمل البحري ورفع وعي طاقم السفن وتنمية مهاراتهم في التعامل مع هذه النوعية من المواقف الخطرة ... مما يستلزم على ريادة السفن جعلها من الرغبتيات على ظهر السفن وأن يدرى أفراد فريق الطوارئ تدريبات المناورات باستخدام الملابس المناسبة كاملة سواء لمكافحة الحريق أو مكافحة التسرب مع ارتدائهم لأجهزة التنفس لذلك من تعهد على تلبية مهام المناورة بينما تكون جميعهم ملحقا .. والفورج من هذه التدريبات بالأحاطات والورس المستفادة التي تحقق سلامة الأرواح للطاقم على ظهر السفن.

الصدر



International Maritime Dangerous Cargo - Code (IMDC - Code)



## EGYTRANS

ص.م.م	الاسم	ت.م.م	ت.م.م	ت.م.م	ت.م.م
048	02/11/2008	ARTHER			
084	05/11/2008	ROTTERDAM			
091	15/11/2008	ROTTERDAM			
445	05/12/2008	GENOA			
132	12/12/2008	SARAJEVO			
732	03/1/2009	HAMBURG			
733	01/11/2009	SINGAPORE			
734	7/11/2009	FELIXSTOWE			



# زياد بهاء الدين



• أتوقع أن تصل الإستثمارات الأجنبية في مصر العام القادم إلى

٨ مليار دولار

• تضاعف حجم الإستثمار خلال عامين

• هناك فريق بين (الإستثمار الهارب والباحث عن فرص جديدة)

أنشئت بالكتور) زياد بهاء الدين رئيس الهيئة العامة للإستثمار بكتابة الأتيق داخل المبنى الرابع بشارع صلاح سالم بالقاهرة وكان اللقاء شبه مخطط وشبه صدفة لذلك كانت البردشة معه مباشرة ودون تجهيز ولم تأخذ طابع رسمي أو مهني .. لكن تقريبا تصاورنا وتناقشنا في كل الأمور المتعلقة بالإستثمار في مصر والحقيقة أن زياد بهاء الدين كشخصية رجل رائع ومثقف وصادق ومجامل وموضوع وبسيط وقيل كل ذلك يعمل إسم البهلاء احمد بهاء الدين سألته عن تقرير البنك الدولي عن الإستثمار في مصر والذي أوضح أن ترتيب مصر متأخرا في جاذبية الإستثمار.

أوضح ودون الدخول في تفاصيل فنية أن تقرير البنك الدولي إستند إلى حزمة معايير بعضها صحيح وبعضها خاطئ وبعضها يحتاج إلى توضيح، أي أن هذا التقرير ظلمنا ظلما كبيرا والحق أن هناك 6.1 مليار دولار يوزي ثلاثة أضعاف حجم الإستثمار منذ عامين هذا الرقم قد تحقق بمجهود وتضخيم فريق كامل من المتخصصين أما تقرير البنك الدولي إعتد على عشرة معايير منها التراخيص وتسوية المنازعات القضائية وتعيين الموظفين وفصلهم وتصنيف الشركات والجمارك والضرائب وخلافه.

وهنا أقول إنني أبحث عن رأي المستثمر بعيداً عن المعايير والتقارير فالمستثمر هو شغلنا الشاغل. سألته عن سبب تضمين رقم الإستثمارات الخارجية عوائد الخصخصة وإستثمارات البترول والغاز طويلة الأجل.. أوضح سيادته أن ذلك يتمشى مع المعايير الدولية في هذا الصدد، حيث أن عناصر التقييم تتطلب ذلك، ومع ذلك فالشفافية تحتم علينا أن نحلل عناصر رقم 6.1 مليار دولار إلى مفردات ليستطيع الباحث والمتابع قراءتها، لذلك أوضح أن هذا الرقم نسبة 55% تأسيس شركات حديد وفوسفات برقم 3.3 مليار دولار 15% عوائد الخصخصة والباقي إستثمارات بترول وغاز.

إننا نحاول أن نعظم الجزء الأول لتأسيس شركات وتوسعات لشركات ومصانع قائمة والتركيز على حجم الإستثمار الأجنبي المباشر الذي وصل إلى 2 مليار دولار وهذا رقم جيد إلى حد ما، بادرته متسائلا : د/ زياد هل أنت مقتنع وقانع وراضى عن أن مصر بكل إمكانياتها الهائلة سواء البشرية أو الطبيعية تسجل هذه الأرقام في مجال جذب الإستثمار؟

بهذه شديدي وثقة وكأنه متوقع هذا السؤال قال بالتكديد إمكانيات مصر هائلة وفرص الإستثمار فيها هائلة كذلك وإذن الله سيكون العام القادم هناك طفرة في هذا الموضوع وبداية أو الصورة العامة واضحة فالإستثمارات العربية والأجنبية بدأت تدخل الأسواق المصرية بكثافة فشركة إتصالات الإمارات التي فازت بصفقة المحمول الثالثة، وشركة

أعمار التي فازت بصفقة سيدي عبد الرحمن وغيره وهناك العديد من المشروعات ستظهر خلال الفترة القادمة كل ذلك لم يأتني صدفة أو بضربة حظ، إنما جاء نتيجة تغيير كبير حدث في البيئة المحيطة بالإستثمار، معنى ذلك أن هناك تقدم حدث معنى ذلك أن هناك تغييراً أصبح فعلاً في جذب الإستثمارات الأجنبية.

بادرته متسائلاً عن الإستثمارات أو رؤوس الأموال المصرية التي تتجه خارج مصر هل يمثل هذا هروباً من المشاكل التي تواجه الإستثمار في مصر؟ رد بيسرعة هذه النقطة أريد أن أوضح أن هناك إختلاف كبير بين (الإستثمار الهارب) و(الإستثمار الباحث عن فرص جديدة) فالنوع الأول وارد أن يحدث في حالات قليلة نتيجة مشاكل قد تواجه مستثمراً بعينة سواء في التمويل أو التقاضي أو خلافة لكنها ليست نسبة مغلفة على الإطلاق، أما الإستثمار أو رؤوس الأموال التي نجحت في مصر ووصلت لمراحل جيدة من النمو والإنتاج ووقفت على أرض صلبة وتريد أن تتوسع في نفس النشاط في العالم الخارجي فهذا شيء محمود ومطلوب ومشجع.

هذا النوع يبحث عن فرص جديدة للتوسع إذن الإستثمارات الهاربة تماماً تختلف عن الإستثمارات التي تبحث عن فرص جديدة. سألت الرجل عن نظرتي إلى المستقبل قال لقد توقعنا العام الماضي أن يصل حجم الإستثمارات إلى 5 مليارات دولار والذي تحقق بالفعل كان 6 مليارات دولار وأتوقع العام القادم أن يحقق إستثمارات برقم 8 مليارات دولار.

المستقبل جيد ومشجع وحددنا الآمال العريضة في تحقيق إنجازات على أرض الواقع بعيداً عن المزايدات والمهازلات الواقع غير محبط ولكننا نحتاج إلى تضافر جميع الجهود لتحقيق الأهداف المرجوة على مستوى الإقتصاد القومي، الخلاصة أن المستقبل مبشر وواعد ومستصح مصر خلال السنوات القادمة جاذبة للإستثمار بطريقة مرضية للجميع ومستثمر في التطوير والعمل بواقعية من أجل إنجاح المطلوب وللطوب ببساطة هو توفير مناخ جيد للعمل والإستثمار.





***Egypt's fully integrated transport group offered through three divisions***

**Service:-**

- Egyptian Container Line Logistics
- Naggar Shipping Company
- Alexandria Superintending Company

info@egyconline.com  
info@naggar.com  
alexsupco@naggar.com

**Ship Owning**

- NSC Chartering
- Egyptian Container Line

**Technical**

- Damietta shipping & marine service Co.
- Norna Shipping Corporation ( Ship Management )
- Dan Reefer ( Cold Chain Managers )
- Naggar Engineering ( Ship Repairs )

*Your Cargo is in safe hands. We are committed to Quality, service speed & efficient cargo care.  
Through a team of dedicated professionals*

*And*

**IT IS ALL UNDER ONE ROOF  
CALL US FOR MORE DETAILS**



**ECL Logistics**

A Member of A.K. Naggar Group



**Norna Shipping Corp. (S.A.E.)**

Head office: No. 20 . Patrice Lumumba Street, P.O. Box 622 Latina District, Alexandria 21131 – Egyptian,  
Tel.: +203 3906000, Fax.: +203 4890122,

Email: info@egyconline.com / info@naggar.com / chartering@naggar.com

Cairo Office : No.37. Baghdad Street, Cairo – Egypt , Tel.: +202 2917560 , Fax: +202 2917536

**www.egyconline.com**

**www.naggar.com**

**A . K . NAGGAR GROUP**

**The Transport Professionals of Egypt**



# A.K Naggar Shipping

**IF IT CAN BE TRANSPORTED ... WE WILL TRANSPORT IT**

THE LATE MOHAMED Y. NAGGAR FIRST ESTABLISHED **NAGGAR SHIPPING** IN 1897 AS the first Agency Company to be run by an Egyptian. The company developed rapidly to a major Services Group in all Egyptian, Palestinian, and North Africa Ports

In 1943 Mohamed Y Naggar died and his sons renamed the company to **M.Y. Naggar Sons Shipping**, and built up their father's company into the largest Snp Services group in the entire area. The company became involved in Agency, Stevedoring, Storage, Coastal transport, Berthing, Land transport and many other related activities.

Between 1961-1971 all shipping activities were under public sector.

In 1971 the old name of Naggar Shipping was re-established and **A.K. Naggar** actively rebuilt the two small companies into a middle-sized group. The group was involved in most shipping and ship services activities as well as many non-shipping related activities such as Hospitals and real estate.

In the mid 80's Naggar Shipping introduced a new liner department which was aimed at serving container lines calling Egyptian ports. By 1990 another subsidiary company, **Egyptian Container Services**, was established for this reason.

Through this subsidiary **A.K Naggar Group** successfully introduced container transshipment services into Egypt for the first time through the port Damietta which became recognized as a main hub. In the area,

In recent years **A.K Naggar Group** developed to a major transport services group in the country.

Through 3 main divisions the group is offering a fully-integrated transport service, and that is structured as follows:

## TECHNICAL:

Norma Shipping Corporation  
Den Reefer  
Damietta Shipping & Marine Services Co.  
Naggar Engineering Works

## SHIPOWNING:

Egyptian Container Line (RORO)  
Bulk Shipping Interests  
NSC Chartering  
Norma Maritime

## SERVICES:

Naggar Shipping Co.  
ECL Logistics  
Alexandria Superintending Co.

## OTHER SUBSIDIARIES:

Medical  
Real Estate  
Food Processing

## Egyptian Container Line

A member of A.K. Naggar Group

### M.V. Egyptian Dignity

	Voy	Date
Sailed suuez	20	17-Oct-2006
Arrival Jeddah		19-Oct-2006
Departure Jeddah		20-Oct-2006
Arrival Suez		23-Oct-2006
Departure Suez	21	23-Oct-2006
Arrival Jeddah		26-Oct-2006
Departure Jeddah		27-Oct-2006
Arrival suuez		30-Oct-2006
Departure suuez	22	31-Oct-2006
Arrival Jeddah		03-Nov-2006
Departure Jeddah		04-Nov-2006
Arrival Suez		06-Nov-2006
Departure Suez	23	07-Nov-2006
Arrival Jeddah		09-Nov-2006
Departure Jeddah		10-Nov-2006
Arrival suuez		13-Nov-2006
Departure suuez	24	14-Nov-2006
Arrival Jeddah		17-Nov-2006
Departure Jeddah		18-Nov-2006
Arrival Suez		21-Nov-2006
Departure Suez	28	22-Nov-2006
Arrival Jeddah		24-Nov-2006
Departure Jeddah		25-Nov-2006
Arrival suuez		28-Nov-2006

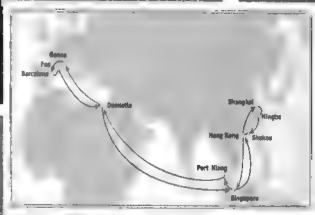
## Red Sea Bridge Service







**Hyundai Merchant Marine Co. LTD**



HMM provides service to and from Damietta port

to and from the following ports

Far East main destinations

Shanghai – Ningbo – Shekou – Hong Kong – Singapore – Port Kelang

Mediterranean main destinations

Genoa – Barcelona – Fao

For loading schedule please visit [www.hmm.com](http://www.hmm.com)

For more details contact Kadmar Shipping Co., HMM General Agent in Egypt.

**KADMAR SHIPPING CO**



Cairo Sales Office

Tel. 02 3450216

Fax 02 3445734

E-mail: [cairo@kadmar.com](mailto:cairo@kadmar.com)

Alexandria Head Office

Tel 03 4840680

Fax 03 4848327

E-mail: [hmm@kadmar.com](mailto:hmm@kadmar.com)

Damietta Office

Tel. 057 291777

Fax 057 291777

E-mail: [damietta@kadmar.com](mailto:damietta@kadmar.com)

Port Said Office

Tel 066 3344018

Fax 066 3344017

E-mail: [portsaid@kadmar.com](mailto:portsaid@kadmar.com)

**[www.kadmar.com](http://www.kadmar.com)**



# الاستثمار في مصر المحروسة الأصل والصورة صدمة الوزير وصدمة التقرير



**كلما تأملت واقع الإستثمار في مصر من خلال العايشة اليومية للمستثمرين ورجال الأعمال بغلبني الإحباط واليأس وأعود إلى المربع اللعين، مفيش هايدة، ولديعده هذا الإحباط يؤكد محمود باشا محي الدين الذي يحمل (حقيقة) الإستثمار و (شظنة) البورصة و (مظلة) الخصخصة وقطاع الأعمال**

حقيقة لا أدرى لماذا أشتاق حينما أرى وأسمع هذا الرجل من الضنا وسوء التقدير وسوء الفهم يعود إلى تفكيرى المحدود، ومرجعياتى المختلفة إن لم أكن أنتهم خيرا في الرجل وهو خارج السلطة، أمتنى مخلصا أن تكون مخطئا ويكفي الرجل سياسياته وقراراته صحيحة حينها سلطان على الملائنة مخطئ ولا أحسن تقييم الرجال.

جلست مع مجموعة من زملائي الكتاب والصحفيين وكان محور حديثنا حول تقرير البنك الدولي الذي كان بمثابة صدمة قاسية زلزلت دواوين إستقنان على رؤوس الجميع مؤثمين ومعارضين وبالطبع جاء ذكر محمود محي الدين صاحب الفرع وأرفع رأس مصر في المحافل الدولية وتقريبا أجمع المنصور على أن هذا الرجل بدير الإستثمار وقطاع الأعمال ولكنه بدير ممل بالذلة قادم في منية حديد فلا يضاعته تلاكيم سكان الخينة ولا طريقة إدارته تناسب الزبائن الذين يضطرون للتواصل مع وفاق كل ذلك يتعالي على الجميع ويختبر نفسه أكبر من كل هؤلاء .. وحتى لا تتحول المسألة إلى كيمياء القبول والرفض أو ميايمسي (بكمياء إستقناط) يبنى بين مائالي الهاجا الوزير فلما من جانب لا أحب هذا الرجل ولا أطيع سماع تصريحاته وهذه حرية شخصية مطلقة في عصر حرية الكلمة وحرية الفعل فالدولة رأت أن تكون القسمة عادلة فأعادت الناس حرية الكلمة ليقترابوا ما يشاؤون من ضوابط ويؤمن حدود. وأعلنت نفسها حرية للفعل دون ضوابط بدون حدود لنفخ نفخ بحرية وهم يعلمون ما يريدون بحرية أيضا .. إنها قوة الديمقراطية .. لكنها ديمقراطية في مستودعة فهي صناعة محلية مائة في المائة وغير قابلة للتداول خارج مصر بوسر السلطة المصرية بين أروقة الحزب الوطني.

الحاكم الذي يؤمن بالديمقراطية التي وضعت على رأس السلطة التي تداول منذ ما يزيد على ثلاثين عاما إنني كرهت السياسة وأحببتها الدينية لطعني الله وكل ما أشتق منها يمكن حساس وسوسى وسواسين وموسوسين، لكن ماذا صنعت هل نجس على المقاهي لنفخ ونسيت أو لفت على القوامي لشرب الهادوي ما لم تترك الجمل بما حل لهم دون حساب وأنتى إستقناط؟ رنى أنظر إلى تركيبة الحزب الوطني على جميع مستوياته سواء على مستوى القرية التي أنشئ إليها أو مركزى الذي يضم قرى أو على مستوى المحافظة أو على مستوى الدولة .. أترجم عن الإهتمام والمشاركة مخالفة الدواوين في هذه التشكيلات مما يعرضني لتلقى العدوى .. عدوى السلبية وتغيير الصانع كحتمية للإنتظام في صفوفه، منومة الفساد لعراصة مبادئ التزيع والإستقلال والوزير وأسرة .. أترجم وقفا أن الإستواء تصح حياة هذا الشعب سيكون بداية الإظهار السلوكي على المستوى الشخصي هذا هم عضويون في هذا الحزب لكنها عضوية ورقية غير فعالة لأن الحزب لا يبعث من الأفكاره وإنما يبعث عن كرومبارساده لا يعزرون إلى الحرفة والتطبيق وقول كلمة وعدم.

أكره استمراره لا أستثمر في مصر وتقدير البنك الدولي المخرج إلى محمود محي الدين إلى الحزب الوطني لكن يبدو أنها حلفاء يرتبط كل منها بالآخر فالخبر الذي أفترج محي الدين وحمله حقيقة الإستثمار قادرا به وطرقت التي أشرت تلك النتائج المجلبة التي أعلن عنها البنك الدولي .. أعيد إلى أناخ الإقبال السلوكي على المستوى الشخصي هذا هم عضويون في هذا الحزب لكن عضوية ورقية غير فعالة لأن الحزب لا يبعث من الأفكاره وإنما يبعث عن كرومبارساده لا يعزرون إلى الحرفة والتطبيق وقول كلمة وعدم.

أكره استمراره لا أستثمر في مصر وتقدير البنك الدولي المخرج إلى محمود محي الدين إلى الحزب الوطني لكن يبدو أنها حلفاء يرتبط كل منها بالآخر فالخبر الذي أفترج محي الدين وحمله حقيقة الإستثمار قادرا به وطرقت التي أشرت تلك النتائج المجلبة التي أعلن عنها البنك الدولي .. أعيد إلى أناخ الإقبال السلوكي على المستوى الشخصي هذا هم عضويون في هذا الحزب لكن عضوية ورقية غير فعالة لأن الحزب لا يبعث من الأفكاره وإنما يبعث عن كرومبارساده لا يعزرون إلى الحرفة والتطبيق وقول كلمة وعدم.

التصريحات البردية والأرقام الملتصقة بأوراق على الرقعة إياه 6.1 مليار وسيدع الوزير البت الأولى إلى الجميع، ويبحث الوزير ومناخه من جهة ملاكي لتكتب لهم تقرير بأن الاقتصاد المصري بالإستثمار في مصر سيبر كاسن ما يكون، أتجبه بسؤال السيد الوزير المزعومة بصفتي مواطن مصري يعيش تراب هذا الوطن دون مزايادات هل رقم 6.1 (على إقتراض صحتي) يتناسب قدرات دولة وشعب ووطن اسمه مصر، سيادة الوزير هل سمعت من حجم الإستثمار في تونس؟ هل سمعت من حجم الإستثمار في الإمارات؟ هل سمعت من حجم الإستثمار في بنغلاديش (إفريقيا التي تحاول التهور) سيادة الوزير .. كن واقعا وأعلن الأرقام الصحيحة وضع يدك على الدماء وأبدأ في كتابة ريشة الدماء بإخلاص والواقعية بدون مساهيق.

سيادة الوزير إنني أشتاق أن تمان لعام القادم أن حجم الإستثمار تضاعف وأنتج أن تضاعف الرقم القادم مقابل خمسة شبكة المحمول الثالثة ومراكز الخصخصة وتضمن المقرارات التي انشترها الأحزاب والعرب في مصر إنني أبحث عن العلم والحقيقة في مجتمع تناخلت فيه الشظيوط والمفاهيم وأصبحت اللون الرمادي هو اللون الرسمي في هذا الوطن.

## فيما يبدو.. أن

- الأحزاب السياسية في مصر لا جدوى من وجودها على الإطلاق فلا هي أحزاب بالعلمي السياسي لكفة حزب لا هي سياسية بالعلمي العزبي البقيع، ورؤساء تلك الأحزاب في رأسي لا يصلحون لعضوية المجالس المحلية .. إذن ما هو المخرج من هذه الأزمة، أحزاب شظيطة وقيادات أضعف لابد وأن تنتج معارضة شظيطة غير علمية غير فعالة.
- معارضة طلعت السرايات يخرج تحت بند "قومي الأداء البرائى" فلا الشعب إستقاد ولا قضائية تحت حلها وكل بدوره الدخول في مشايدات ومشاحنات لا طائل منها.
- د/ مصطفى السيد رئيس اللجنة الاقتصادية بمجلس الشعب يهاجم الحكوة متموا إياها بعدم القدرة على السيطرة على الاقتصاد مما جعلها تتكالب إقتلافاً غير محمود العوايب وجاء ذلك في إطار جمعية المالية العامة السنوى .. ترى هل يتسنى هذا مع العلم إن رئيس اللجنة الاقتصادية لحزب الأقبالي والوزير السابق يهاجم ويترفع إن ما هو دوره وما هي رقيته، وما هو الحل من وجهة نظر سيناك.
- عر أفندي - بذلك الإسكندرية ومحطات هامة في مسيرة قطار الخصخصة الأولى وسير مضطربة متوسطة كضبابية شمسة وترى هل محمود محي الدين هو الرجل المناسب لهذه المرحلة وأهلها الملق بالذات؟
- كمية وجههم الفساد في مصر خلال الربع قرن الماضي تعشيل الأظفى في تاريخ مصر وأحد إلى المراكز البقيعة في تراسد هذا الموضوع من خلال طلفات القصاد الكبرى التي تم إكتشافها في مصر خلال تلك الفترة.
- أنس الفتحي - على الماسلى - محمود محي الدين - عثمان محمد عثمان أنا أصبح وزرا؟
- محمد لطفي منصور وزير النقل أدعى إلى القيام برحلة إلى أوياها الله الصالحين - لعل وعسى.





## بناء عظيم .. يعالج العديد من الأمراض

قبل التطرق لهذا الموضوع الشيق لا بد أن نذكر أولاً فضل واجتهاد د/ أحمد نصار المتخصص في علاج الأمراض بالأهرامات دائماً ما يقولون بأن الأهرامات هي إحدى عجائب الدنيا السبع نظراً لبيئتها العظيمة التي يضم تحت أحجارها العلاقة أسراراً وأقصص عجيبة.

يقدم / وسام غنيم

ماهي فكرة العلاج بالأهرامات؟

وهو عن طريق إملي فقرات منطوقة مع تناول كمية محددة من المياه التي يقوم الدكتور بوضعها أسفل اليوم مدة معينة حتى تتغير وتصبح مياهها حرامية.

ويعد هذه لفحة ذهب / د/ أحمد نصار والأرضية إلى معهد الأورام بالقاهرة لإعادة الكشف وعمل الأشعة وتحاليل الزينة وكانت المفاجأة ... حيث اكتشف الأطباء أن الورم زال تماماً وأن الحالة شفيت ويعدون جراحة وهو ما أكد نجاح هذه الطريقة الجديدة وأن الاستخدام المشترك للأهرامات قد يعطي نتائج مذهلة ويضع د/ أحمد نصار إجراء العديد من التجارب على بعض الحالات الأخرى في محيط العائلة والأقارب ومن بينهم امرأة كانت تعاني من بعض الإلتهابات في الرأرأة عن طريق معدن الجلسات ثم شفائها والحمد لله يقول د/ أحمد وأنا كذلك أصبت بالتهاب في حقة العين وانتفاخ في العين والوجه، وبسرعة ذهبت إلى الطبيب بالتهاب في حقة العين وانتفاخ في العين والوجه وبسرعة ذهبت إلى الطبيب بالمعالج.

فقال لي لابد من إجراء جراحة عاجلة ولم أكن على إستعداد لإجراء هذه الجراحة فبدأت في علاج نفسي بالأهرامات عن طريق هذه الجلسات الهرمية من ساعة إلى ثلاث ساعات يومياً، والفرق أن الألم زال بعد ثلاثة أيام وقد فوجئت الطبيب بهذه النتائج غير العادية وكل هذا دفعتي وشجعتي بالطبع على عمل نماذج أخرى من الأهرامات وإجراء المزيد من التجارب حول استخدام الأهرامات في العلاج لخلقت الأمراض.

ما هي الأمراض الأخرى التي تعالج بعلم الهرميات؟

أهم د/ أحمد نصار بالمعالج بهذه الطريقة للأورام وكالات القصور الهضبي على أساس أن الاضطرابات الهضمية في الأساس اضطرابات سيكولوجية داخل جسم الإنسان.

كما يعمل على إعادة التوازن داخل خلايا الجسم الإنساني العصبية كما يستعمل في علاج حالات التجميل حيث كانت بعض السيدات يعانين من انتشار بعض التآخيد في الوجه والحمد لله ثم شفاهن كما يستعمل في علاج حالات السمعة والتخلف لأن هذه الحالات تنتج من عمليات اختلال في الغدد وهذه الطاقة الناتجة من الأهرامات يمكنها إعادة التوازن الهرموني إلى الجسم الإنساني بشكل عام.

أما عن علاج مرض السكر: حيث تم عن طريق جلسات الأهرامات أكثر من 10 حالات مصابة بالسكر.

كما تم علاج حالات مصابة بأمراض نفسية والحالات المصابة بالسلوك العدواني عن طريق الاسترخاء تحت الأهرامات المدة في أماكن مخصصة لعلاج الحالات النفسية.

كما تم علاج بعض حالات الإدمان والتي كان يلزمها جلسات عديدة حتى يتم شفاهم من إدمان المخدرات بقرائهم الخفيفة.

كما تم علاج بعض حالات السرطانات والتي حققت نتائج رائعة أذهلت الأطباء

ولكن هل هناك حالات مرضية معزلة بالطريقة الجديدة عن علاجها؟

بالطبع هناك حالات يمكن علاجها وتستجيب للعلاج وبسرعة غير عادية، وأيضاً هناك حالات أخرى تستجيب للعلاج والأمل في النهاية يعود إلى مشيئة الله.

وفي النهاية لا يسعنا إلا أن نشير أن تصبح علم الأهرامات مادة للدراسة في بعض الكليات المتخصصة حتى يمكن الاستفادة منها على مستوى أشمل وأوسع.

ويتم تأسيس جمعية أهلية خاصة بعلم الهرميات لإعادة البشر في العلاج وكذلك لتنشيط الساحة العلاجية وإثباته الأثر السليم في رفع الخلل القوي .

أهم د/ أحمد نصار بأن الشكل الهرمي هوياً يعمل في مجال معين من الطاقة والتي يمكن قياسها بواسطة علماء من وكالة ناسا الأمريكية لعلوم الفضاء وتم تقديرها بـ 100 مليون فولت إلكترون على قام بقياسها عالم تشيكوسلوفاكي آخر يدعى كارول ديول وهو مهندس متخصص في مجال الإلكترونيات تارغ عام 1949 لدراسة الهرم وترسل في النهاية إلى أن موجات الطاقة في الهرم يمكنها طرد أو إزاحة أو تبديل (جزئ للماء) والذي يحمل شحنة مرتفعة سالبة وموجبة ومن المستحيل عليها التوصل منها.

ماهو تأثير الشكل الهرمي وكيف تتولد هذه الطاقة؟

أهم د/ أحمد نصار بأن الشكل الهرمي هوياً يعمل في مجال معين من الطاقة والتي يمكن قياسها بواسطة علماء من وكالة ناسا الأمريكية لعلوم الفضاء وتم تقديرها بـ 100 مليون فولت إلكترون على قام بقياسها عالم تشيكوسلوفاكي آخر يدعى كارول ديول وهو مهندس متخصص في مجال الإلكترونيات تارغ عام 1949 لدراسة الهرم وترسل في النهاية إلى أن موجات الطاقة في الهرم يمكنها طرد أو إزاحة أو تبديل (جزئ للماء) والذي يحمل شحنة مرتفعة سالبة وموجبة ومن المستحيل عليها التوصل منها.

هل لشكل الهرم تأثيرات أخرى؟

ويعد أن قرات الإهتمامات بشكل متزايد وفي مختلف النواحي العلمية في العالم للكشف عن تأثير الهرم سواء كان في معامل الطاقة الذرية الأمريكية أو في معهد وايزمان للطاقة أو في وكالة ناسا، وقد أفضت هذه الدراسات

إلى العديد من النتائج حول تأثير الشكل الهرمي في لسانة وفي الجسم فضلاً اكتشافاً أن شفرات الحالة المستقرة يمكن أن تعود

لحالتها الأولى - كما أن السهم والفتح والعديد من الفواكه يمكن حفظها فلا تفسد بل تجفد وهي

موضوعة أسفل بعض الأشكال الهرمية .

إن الطاقة الناتجة عن الشكل الهرمي تؤثر في الطاقة الحية داخل

جسم الإنسان وفي الجهاز العصبي وكيفية الجسم الحي وهي بالتأثير شديد تعيد التوازن

الخلية الحية.

فأهم يخلق مجالاً مغناطيسياً له حسابات دقيقة بالإضافة إلى أن المجال المغناطيسي للأرض يتقابل المجالين هو الذي يولد الطاقة داخل الهرم وهذه الطاقة هي التي تحدث تأثيراً في الجزء

المصاب في الجسم أو الخلية الحية.

كيف تتم عملية العلاج بالأهرامات وما أهم الصعوبات التي واجهتها في هذا الشأن؟

من الأمية أن نذكر على أن تأثير الهرم يمكن في الثلث السفلي منه وبناء على ذلك قامت بصناعة الأكشاك المستخدمة في العلاج ينقسم استعملت صناعتها وإنشاء الأهرامات ذات أحجام متعددة

وبمقاييس محددة وبلغت أحسابات فلكية واتجاهات محددة ومدروسة بدقة وطبقاً لمقاييس العلمية للأهرامات الكبيرة ثم بعد ذلك بدأ د/ أحمد نصار في إجراء التجارب على العديد من

الأمرام.

ومن المشاكل صعبة إقناع المريض بالفكرة لذلك استلجبت التجارب الأولى لكثير من الجهود في الانتاج وصولاً إلى الإستجابة بالفكرة.

ب طبق د/ أحمد نصار التجربة على إحدى الحالات التي كانت مريضة ومصابة بنوع من الأورام ويعد عرضها على الأطباء قائماً إنها في حاجة إلى عملية جراحية وأخلف كان نوعها الجسمي ضيق ولا يمكن إجراء عملية مما دفع الأطباء إلى تأجيل إجراء هذه الجراحة نظراً لضعفها

الصحية وأيضاً ارتفاع تكاليف مثل هذه العلاجات.

ومن هنا جاءت فكرة تطبيق الفكرة فقام بإجراء عدة جلسات لها تحت الأهرامات وبالزمن رفض أم السلطة على ذلك إلا مع تصميم الزوج ألقوا بالفكرة واستمرت هذه الجلسات لمدة خمسة









## أفروب اليوبيات

اكتشفت سيدة يوبيانية بعد وفاة والديها وجود 728 مذكرة خشبية نوبات لبها أيام عرب يوبيات حتى الآن فقد نوبت الأن لأطوال 57 عاماً كل لحظة في حياتها بدءاً من الأفروب لعربية الثانية وحتى وفاتها عام 2000 فقد نوبت مثلاً لأكات في يوم ما وكوم دره أو الشلون بمنزلةا وماذا أحضرت ما لبثتها عندما زارتها في أحد الأيام وكوم مرة زون جوس مثلاً في يوم معن كما ذكرت البرامج التلفزيونية التي شاهدتها ولم يسلم أنسا الإشارة في عيد العاصلة التي تخللت البرنامج !!!

## نصائح لكل امرأة



### نصائح ذهبية للنظافة والشعر

**تنقية الشعر**  
ملقعة زبادي • ملقعة صسل • ملقعة زبادي • ملقعة زيت زيتون • صفار بيضة  
تخلط جميع المقادير ويعمل منها حمام للصدر لمدة ساعتين على الأقل  
**لتنشيط الشعر**  
أخفقي مقدار بيضتين إلى أربع بويضات حسب طول شعرك وكثافته بللي جنود شعرك بالبيض بواسطة فطنة أو فرشاة ثم وزعي البيض على باقي شعرك ثم دلكي شعرك بعمل مساج كامل لقروة الرأس ثم إرفقي شعرك إلى أعلى الرأس ثم إلسي عليه بالستيك لمدة ساعة ثم إجلسي الماستيك وإتركي شعرك حتى يجف ثم إغسله بالشامبو واليسم.

**لشعر التفتت**  
إخفلي مقدار بيضتين ثم إضيفي إليهما ملقطين من زيت الوردجر أو زيت الزهر وأخفقي جيداً.  
بللي جنود شعرك بالخليط ثم دلكي شعرك لأعلى بياقي الخيط  
إعصلي المساج لمدة خمس دقائق وإرفقي شعرك لأعلى إلسي غطا بالستيك لمدة ساعة ثم إغسلي شعرك بالشامبو واليسم  
**لشعر التفتت**

أخفلي صفار بيضتين إلى أربع بويضات حسب طول شعرك وكثافته بللي جنود شعرك بالبيض .. وإتركي باقي الطريقة كما سبق ذكره  
**أسهل الوسائل لتنظيف البشرة**  
**قناع الزبادي والبيض**

المكونات : بياض بيضة واحدة، 4-5 ملاعق زبادي  
الطريقة : يضرب البيض (البياض) حتى يتشابه تليلاً ثم يضاف إليه الزبادي ويخلط الإنسان جيداً

الإستعمال : ضعي الخليط على العنق والوجه وتركه لمدة ربع ساعة وتوسع البشرة بماه ماخن ثم ياء بارد ويستعملان طمعة أقام من الفلين  
**البشرة الحنيفة** : يضاف الخليط وملقعة صغيرة من عصير الليمون  
**البشرة الجافة** : يضاف الخليط وملقعة صغيرة من عسل النحل

**قناع منقح للبشرة الحنيفة**  
المكونات : 1/4 فنجان بوردو الشوفان + 2/1 كوب زبادي + 2 ملاعق صغيرة عصير ليمون  
الطريقة : يخلط الشوفان مع الزبادي ويقلب الخليط جيداً

الإستعمال : يدهن الخليط على العنق والوجه ويرتك لمدة نصف ساعة ثم يشطف بالماء الفاتر المضاف إليه عصير الليمون  
**قناع منقح للبشرة الجافة**  
المكونات : 2/1 ملاعق صغيرة خميرة البيرة + ملقعة صغيرة عسل نحل + 2/1 ملاعق صغيرة

من خل التفاح + ملقعة كبيرة من الكريمة + 2 صفارين • لين الطريقة : تضاف جميع المكونات لبعضها وتخلط جيداً  
الإستعمال : توضع طبقة خفيفة من زيت الزيتون أو زيت السمسم على البشرة ثم يوضع فوقها القناع السابق ويرتك لمدة 15 - 20 دقيقة ثم يشطف باللين الخلف بالماء



## صوت حواشي خطر

النساء أكثر من الرجال إصابة بالتهابات الأحيال المصنوية وذلك بعد دراسة طبية أثبتت أن حواء تتلقن من فمها كل ساعة 1000 كلمة كحد أدنى!

## هجمات

• لا تنتشر الزمن .. فالزمن لا ينتظر أحداً.  
• ليس المهم أن تعلم .. ولكن الأهم أن تعلم  
• الحاصب كالجبال الشاهقة .. تنبسط أمامك كلما ارتفعت فوقها.

## لص حواشيته كشت سرقته.

لم يستطع لص يهودي اللوسيفي من مقاومة إغراء العزف على بيانو وجده في منزل كان يسرقه في بلدة تاليل ليل، فلوطنها فيلقت موسيقياً صاحب المنزل الذي بدوره أستمع الشرطة للقبض على اللص الفاتن.

## عادات النصر بين الألبت لأفليتها

توم القبولية الذي اعتادت عليه الأسر المصرية منذ القدم أثبتت الدراسات العلمية أنه من أفضل الطرق وأسهلها لإسترجاع كثافة عضلات الجسم وإزالة التوتر وإزالة الإجهاد حتى أن بعض الشركات في اليابان تعدد ساعات لموظفيها أثناء النهار ليستطيعوا أن ينموا في بنوم القبولية كما نجد أن بعض المطارات الأمريكية خصصت أماكن للسائرين الذين يبقون فيها لفترات طويلة أثناء النهار ليناموا ظهراً.



## أولاي

• أول خريطة في العالم رسمها الصينيون عام 600 قبل الميلاد.  
• أول ماكينة خياطة صنعت عام 1790م.  
• أول من إستخدم طابع البريد في البريد عام 1940م.



## قصيدة رسم

يرجع أصل كلمة "مرقت" إلى تركيا مأخوذة من إسم مرقة حيث أخذها الصاج التركيون من الصاج وكانوا يظفون حرف "الاي" "ك" كما أن التاء المربوطة في آخر الإسم تفتح على شاكلة "صمت صمت وتروقت" فقد كانت أصلها: صمت صمت وتروقت وإذا صارت مرقة "مرقت" وصارت توحيدية "تغيت".

## حكمة العبد

عزيزي القارئ! الكثر الحقيقى موجود داخلك .. فأعش عليه !!

## طرق الاعتذار أو وحى الأبراج

«برأ الألف»: يعتقد أصحابها أنهم من الصعب أن يرتكبوا أى عمل يستوجب الاعتذار وفي حالة أنه مهم على الاعتذار وهو احتمال جارى جارى يكون إعتذارهم بكلمة أسف لا أقل ولا أكثر  
«برأ الألف»: أصحابها يخشون مواجهة جد إرتباك الفضا مما قد ينهتج بهم الأمر إلى تحويل أنفسهم إلى أعداء.. سبب تقاضهم عن الاعتذار.  
«برأ الألف»: يعتقد أصحابها أنهم مصممون من الخطأ مهم لا يعتدرون على الإطلاق ويضفون لتصور وكان شيئاً لم يكن بدلاً عن الاعتذار.  
«برأ الألف»: أصحابها يشعرون أنه مألوف أنه طلبت منهم الاعتذار عندما يرتكبون الخطأ فاصفاحاً على إستعداد لآخر أبيضهم وتقبلهم أصحابهم ليظنوا مقدار تدمهم.  
«برأ الألف»: أصحابها مرحون حتى وهم يحاولون إصلاح ما أفسدته حماقتهم فهم مستعدون الزكي وخشوع الزهور وعمل كل ما يلفت الإنتبار لإصلاح ما أفسدوا.  
«برأ الألف»: أصحابها يقومون مسبقاً بإعداد حصن لا يبريدون قوله حتى إعتذارهم الحقيقى الصادر من القلب يرد كله نص مكتوب.  
«برأ الألف»: يتميزون أصحابها بالصرامة ولا يتوسلون في الاعتذار إذا أدركوا خطاهم بكل الوسائل الممكنة لتعويض عن أسفهم.  
«برأ الألف»: أصحابها لا يؤمنون بالألف أو الاعتذار حتى إذا أخطأ الآخرون بحفهم فإنهم لا يهتمون ولا يتوقعون منهم الاعتذار.

«برأ الألف»: لا يقلل أصحابها لأسف بسهولة فأرسلهم صعب جداً حد.  
«برأ الألف»: أصحابها صادقون وبشاهدين ولا يترددون كثيراً في الإقدام على الاعتذار.  
«برأ الألف»: لا يستعملون بسهولة ولا مجال الاعتذار وإذا طلب منهم ذلك يشعرون بأن إطباقك غير صحيح.





شركة جلف بدر  
الوكيل للخطوط الملاحية



EVERGREEN



LLOYD TRIESTINO



HATSV MARINE LIMITED



أحمد حلمى بدر

بهاء حلمى

دكتور محمد بهاء

وجميع العاملين بالشركة

يتقدمون بالتهنئة القلبية إلى

السيد اللواء بحرى



توفيق عبد الحميد السيد أبو جندية

على تعيين سيادته

رئيساً لمجلس إدارة هيئة ميناء دمياط بالدرجة الممتازة

وذلك لما قام به من إنجازات ونجاحات

ويتمنون لسيادته كل تقدم وازدهار

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك







# الهندسية للحاويات

ش.م.م

## أنشطة الشركة ،

### شحن وتفريغ

مراقبة أعمال الشحن والتفريغ لتسليم البضائع المملوكة والمصارف

### خدمة تشغيل ساحات

مراقبة أعمال تداول الحاويات والامتثال بمرتبلة بربا من أعمال  
التحميل والتفريغ والتثبيت والتفكيك والتفريغ والتفريغ  
تكملة أعمال الحاويات الواردة والصادرة

### خدمة الحاويات

- خدمة تصفئة وصيانة وإصلاح الحاويات المملوكة
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المستأجرة
- خدمة التحميل ما قبل الرحلة للحاويات المستأجرة (FCL)
- خدمة تسليم الحاويات الفارغة



[www.ship-crew.com](http://www.ship-crew.com)

٨ شارع محمد رجب (إتصاد ملاق البستان) خلف فندق ميكروي - سايا باشا - الإسكندرية  
تليفون: ٥٨٤٢٣٩٨ (٠٣) - تليفون/فاكس: ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٣) - ص.ب: ٢٢٠ سيدى جابر - الإسكندرية





## Barwil Unitor Ships Service



**SERVING ALL OVER THE WORLD**



## SEAMATES



BULCON



NAVIGATION MARITIME  
BULGARE, VARNA



DET NORSKE VERITAS  
MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATE

© 2006 Blackwell Publishing Ltd  
Journal of Internal Medicine 260: 321–328  
DOI: 10.1111/j.1365-2796.2006.01611.x



© 2000 Blackwell Science Ltd, *Journal of Internal Medicine* 247: 399–406

ISSN 0013-7944(200601)20:01;1-10

Port & Marine Services  
including handling of Cargo and Logistic Solutions

548 J. H. J. van't Hof-Grootenboer et al.

with appropriate or useful answers.  
Starts off slow.

[illegible]

Play e-card date  
March, 2004-10-10

For the associated with  
by Veritas Certification &

*Simeon Valerov*  
Simeon Valerov  
Management Representative

*Task of Infringement of conditions as set out in the Appendix may render this Certificate invalid*

*H.*, 60 mm x 33 mm mit 12 Linsen; Nr. 39, 3 gestochen d., 5-1822 Hensch, Inf. -47 m<sup>2</sup> ST 99 cm; Lat. +42 N° 53 m 42  
mit 11 d. -cm = 0.



## Barwil Unitor Ships Service

Based on **Global Shipping Agencies S.A.**

**office:** 2000 Hassan El-Haseeb & Beni El-Abbasi Street

Building (2) Sultan Hussein

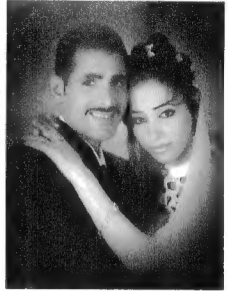
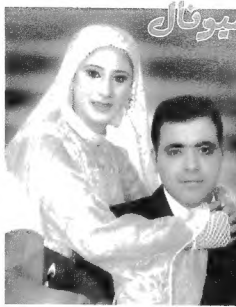
Telephone: +20 3 484 3870

**Teléfax** : +20 3 488 9555

e-mail: [barwil.alexandria@wilhelmsen.com](mailto:barwil.alexandria@wilhelmsen.com)  
Internet: [www.barwilunitor.com](http://www.barwilunitor.com)



# مجتمع إنترناسيونال



تهنئة من الكاتب الصحفي محمد شاكر والأساتذة ودا  
شلي للروسين محمد مصطفي عرفة موظف بكلية  
العلوم ونهى محمد رزق

العروس، رضى محمد  
العريس، محمود موسى



العروس، إيمان يوسف  
العريس، قاسم عثمان

أ/ الشريني عبد العبود بالأكاديمية العربية للعلوم  
والتكنولوجيا يقدم أتهنئة للعروسان وليد بابل وجيهان  
عبد العبود يحفل الزفاف مع أجمال وأرق الأمنيات



في حفل عائلي يبيع جمع الأهل والأصدقاء تم  
زفاف محمد سمير شبل على الأنسة سماح محمد

## تهنئة قلبية

يتقدم السيد / المدي عبد الجيد هيد  
بخالص التهنئة

(إلى الأستاذة الفاضلة، عزه غانم)  
بمناسبة ترقية سيادتها رئيساً للإدارة المركزية  
للشؤون الاقتصادية لديها  
للهيئة القومية لتخطيط مشروعات النقل  
وتمنى سيادتها دوام الترقى والتوفيق

نرمين جلال رشدي  
تهنئة من بابا جلال وماما  
زيزي وخالو نادر جلال  
والإنتهاء من المرحلة  
الإبتدائية وحصولها على  
المركز الأول في ألعاب القوى



مريم محمد أحمد

سناء على محمد



فرح محمد موسى

جيبية محمد موسى

يوسف حسني كامل





• مرقدان العرج - مكة

• **معلومات عامة:**

• الطبرقة والبلاد - الدمام

المسألة الأولى: الأمانة العامة ... حدة

العبارة المتحيلة 1 ترفع علم المملكة العربية السعودية

و معالجة لجميع شكايات ووسائل ومؤسسات السلامة والأمان العالمية

أحدث الأجيال الملاحية

والتاريخي، وفيلسوف، عالم أصل، مستوى من الكتابة

منطقة خدمات تحتوي على:

شبكة الكمبيوتر والفديو

مركز الاتصالات وخدمة وحال العمال

2002-2003

الإعلان في جريدة مصر العربية الشركة المتحدة للخطوط الجوية ش.م.م وفقاً لأحكام القانون رقم 8 لسنة 1997.

شركة ميناتورز مصر

شركة القوافل الدولية للنقل - المملكة العربية السعودية

شركة مساهمة، مصر: رئيس مجلس إدارته 49، رأس مال مسدود: ٢٠ مليون جنيه - 2.2 فرع بولط - 28 فرع جميع المحافظات بجمهورية مصر العربية - وكل جميع شركات الطيران العالمية - تقديم كافة الخدمات السياحية وعضو جميع المنظمات الدولية والعالمية وكل عام الشركة المتحدة للخطوط الجوية - المتحدة 1 - في مصر

وكيل عام الشركة: اللجنة للخطوط البحرية - البعثة 1

شركة سعودية متخصصة في النقل الدولي ونقل الحجاج المملكة العربية السعودية ومقرها مكة المكرمة ولديها فروع في جدة وينبع وضابحا وكلاهما بجميع المدن والمحافظات



شركة ميناتورز - مصر

002023639207 002025323909

شركة القوافل الدولية للنقل الملكية العربية السعودية

0096625413040 فاكس 0096625414040 هاتف

الشركة المتحدة للتخطيط البعريّة

مبتدعة - طابق 15 مايو - 2 عمارات الصداقة الإسكندرية

009664196000 : 50379





INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

الشركة الدولية للملاحة والشحن



# WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods  
around the world, all  
day and all night*

With the largest fleet of  
container ships connected  
to a worldwide network  
of trucks and trains,  
APL can be relied on to  
move your goods  
around the world

## Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

## Suez Office:

Adabia Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

## Port Said Office:

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943

## Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

## Alexandria Office :

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

